Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano

2011 / 04 (1)



1861

2011

FERROVIE
DELLO STATO

Da sempre uniamo il Paese

1861 > 2011 > >

Logo FS speciale per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia.

Speciala Logotipo FS okaze de la 150-a datreveno de la Unuiĝo de Italio

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	22,00
FEI (ordinario)	28,00
FEI (giovane o familiare)	14,00
DLF (Effettivo, in servizio o pensione)	12,00
DLF (Aderente = familiare)	12,00
DLF (Giovane)	6,00
DLF (Frequentatore)	17,00
Circolo Culturale Gruppo E-o Bologna	8,00
Lessico Ferroviario RailLex	*8,00*
Historio de la Fervojista E.o-Movado	*3,00*
Historio de IFEF 1909-1984	*3,00*
Suplemento al Historio 1984-1999	*3,00*
NomListoj el la Historia broŝuroj	*2,50*
Statuto kaj Regularoj IFEF	*1,50*
Catalogo Fondo Librario BO	*4,00*
L'E-o in Emilia Romagna	*7,00*
Ĉu vi deziras korespondi?	*1,00*
Uzo-pretaj korespondaj frazoj	*1,50*
Vivo kaj morto de monunuo	*1,50*
Introduzione alla conoscenza dell'E.o	*3,00*
Distintivi IFEF Insignoj	*2,50*

Prezzi comprese spese postali.
Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Rivolgersi a Bolognesi Romano:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna,
☏ ++39 051 547 247,
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti.

La Redazione

Attenzione: la quota 2011 è di **23,00** €.
I morosi 2010 versino per i 2 anni 45,00 €.
L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.
Vedere a lato le possibilità di adesioni e le offerte di pubblicazioni o varie cose.

N-ro Conto Corrente Postale IFEA:

14 78 24 03

Rinnovate subito la quota:
l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.
Segnalate sempre:
causale, cambio di dati e di indirizzo!

Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità.

La Kasisto

Enhavo

Note di redazione

Cari *samideani,*

In questo numero trovate una “filosofica” riflessione su cosa può rappresentare un viaggio in treno in un momento decisivo della vita, metaforicamente valido per, e forse vissuto da, ognuno di noi.

Un lungo articolo che si collega al 150° anniversario dell’Unità d’Italia descrive brevemente il ruolo delle ferrovie nello sviluppo e nell’integrazione delle economie e delle popolazioni di questo nostro lungo e tanto diversificato Paese.

Il taglio dato dalle FS è certo molto ottimistico, forse troppo, vista la situazione del trasporto pendolare e quello a breve/media/lunga distanza non di tipo AV (e anche le ultime realizzazioni si prestano a valutazioni demoralizzanti riguardo a sprechi e devastazioni territoriali).

Dobbiamo comunque sempre ricordare con deferenza e orgoglio che la categoria dei ferrovieri è sempre stata socialmente impegnata e all’avanguardia, spesso pagando enormi tributi personali sul piano sindacale e politico.

Anche una succinta agiografica cronologia può comunque aiutarci a collocare più precisamente nella nostra memoria alcuni passi decisivi nella storia delle ferrovie in Italia.

Del resto senza una buona conoscenza del passato non si può ben ragionare progettando un qualunque futuro. Chi lo fa si inganna e ci inganna privilegiando scelte utilitaristiche personali o di casta a danno del bene della collettività.

Purtroppo spesso la cultura che ci ha portati fin qui è dimenticata e stravolta.

Notate inoltre che, malgrado l’euforica presentazione, in più passi si sottolinea che le conduzioni private non si integravano e davano risultati scandalosi, fino a giungere alla necessaria statalizzazione del 1905. Il deleterio percorso inverso iniziato nel 1985 non è ancora terminato e ha già prodotto la riduzione a 1/3 dei ferrovieri, più sfruttati, spesso assunti con contratti a tempo determinato e senza adeguata preparazione alla professione. Anche la “deregulation” delle norme di sicurezza e di garanzia sta dando le più nefaste conseguenze.

Dobbiamo sperare che presto si ritorni a capire che solo una conduzione integrata (italiana o anche europea) potrà fornire servizi adeguati alle esigenze di chi paga un servizio insostituibile di cui dovrebbe godere al meglio, cioè chi paga le imposte: il contribuente.

Nella rubrica sui primati del corpo umano stavolta trattiamo il Cuore, il motore del nostro organismo, certo spesso molto strapazzato in questo mondo che ha adottato un modello di vita frenetica, spesso esageratamente accelerata.

Ora ripeterò cose già dette, ma convinte.

Ecco ancora qualche breve stimolo per momenti meditativi, ecco che ci sono i detti latini, i proverbi, gli aforismi, le curiosità più diverse; per elevare lo spirito ecco le poesie e, per tenere alto il morale, ecco le battute e le vignette.

La mescolanza dei generi non deve meravigliare: essa infatti mira a dimostrare ancora di più la grande capacità e duttilità dell’Esperanto nel rendere lo spirito di diversi dialetti, lingue e culture.

Cogliete così l’occasione per approfondire ed esercitare la nostra lingua su materiale di diversa natura.

Non è mai facile accontentare tutti i gusti e mantenere il giusto equilibrio. Sono sempre graditi i consigli.

Siamo sempre a disposizione per ogni tipo di approfondimento e scambio di informazioni.

Collaborate alla redazione del vostro “Bollettino”, o possiamo considerarlo qualcosa di più? □ (*RoBo*)

Alcuni treni passano una volta sola

I treni vanno e vengono e pur facendo sempre lo stesso percorso ogni volta sanno di qualcosa di diverso: il treno della mattina sa di sonno e di sbadigli, di caffè e di briciole di merendine; il treno del pranzo sa di voglia di un piatto caldo, sa di una giornata ancora davanti; il treno della sera è più cupo, più lento nei movimenti, nelle parole, nei gesti, e non arriva mai.

I treni a volte passano una volta sola nella vita e bisogna saperli prendere al volo, anche se si è senza biglietto, d'altronde ci si può permettere una multa quando passa un treno così raro...

Ho visto persone che si sono voltate al suo arrivo, altre non hanno avuto il coraggio di salire.

Prendendo un treno nella vita si riesce perfino a volare pur stando fermi.

In questa stazione, vedremo persone portate lontano, altre che tornano, sentiremo la loro mancanza, o le avremo vicine.

Quando arriverà il nostro forse lo prenderemo, forse no.

L'importante è non piangere quando uno dei nostri avrà la forza di partire per non tornare indietro.

A volte i treni, passano una sola volta e non tornano indietro... dimenticano la strada. □

Iaj trajnoj pasas nur unu fojon

La trajnoj iras kaj revenas kaj kvankam ili ĉiam laŭiras la saman vojon ĉiun fojon ili gustumas el io malsama: la matena trajno gustas el dormo kaj el oscedoj, el kafo kaj el matenmanĝaj kuketeroj; la tagmeza trajno gustas el deziro pri varma manĝaĵo, gustas el plentago ankoraŭ antaŭen; la vespera trajno estas pli morna, pli malrapida en la movoj, en la vortoj, en la gestoj, kaj neniam finalvenas.

Foje la trajnoj pasas nur unu fojon en la vivo kaj bezonas scii kiel kapti ilin je flugo, ankaŭ se oni ne havas bileton, cetere oni povas sin permesi monpunon kiam pasas trajnon tiel rara...

Mi vidis personojn kiuj turnis sin je ĝia alveno, aliaj kiuj ne havis kuraĝon supreniri.

Prenante iu trajnon en la vivo oni sukcesas eĉ flugi ankaŭ starante senmove.

En ĉi tiu stacio, ni vidos personojn forportataj malproksimen, aliajn kiuj revenas, ni sentos ilian mankon, aŭ ilin ni havos proksime.

Kiam alvenos la nian eble ni trafos ĝin, eble ne.

La grava afero estas ne plori kiam unu el niaj havos la forton forveturi por ne retroveni.

Foje la trajnoj, pasas nur unu fojon kaj ne retrovenas... ili forgesas la vojon. □

(Trad. ViTo)



150-a jardatreveno de la ŝtato Italio: la fervojo multe helpis por ĝia unuiĝo.

1861 - 2011 L'Italia viaggia verso il futuro

Le Ferrovie e l'Unità d'Italia

Quando si pensa alla storia d'Italia è naturale pensare anche alle Ferrovie italiane.

Il treno, i binari, le stazioni, fanno parte del vissuto di tutti gli italiani fin dalla nascita del Paese, e hanno sempre rappresentato il desiderio e la possibilità di cambiamento, di sviluppo, di modernità, di ricerca di nuove e più positive realtà.

In questi 150 anni di Unità d'Italia, le Ferrovie hanno svolto un decisivo ruolo di unificazione, collegando sempre più velocemente le tante e diverse regioni del Paese e favorendo l'incontro di persone, lo scambio di beni, culture ed idee.

E questo accadrà anche in futuro, guardando sempre avanti, tendendo al miglioramento e all'efficacia, ieri per l'Italia, oggi già al servizio dell'Europa.

Con 8.000 treni al giorno e 600 milioni di passeggeri all'anno, oggi Ferrovie dello Stato è una guida reale in Europa.

Unire l'Italia domani come ieri

Oggi il Gruppo Ferrovie dello Stato (FS) è una realtà profondamente rinnovata, moderna ed efficiente, guida di mercato in Italia e pronta ad affrontare le sfide che la liberalizzazione del settore ha lanciato sia in Italia che in tutta Europa, dove le FS sono già presenti come operatore ferroviario internazionale.

Attualmente FS, con oltre 80 mila dipendenti, guida la mobilità ferroviaria italiana in modo competitivo ed ecosostenibile, facendo viaggiare più di 8 mila treni al giorno, 600 milioni di passeggeri e 50 milioni di tonnellate di merci l'anno su una rete di 16.700 km, di cui 1.000 ad alta velocità (AV).

L'Alta Velocità: un'opera al 100% italiana per un nuovo modo di viaggiare, più comodo e rispettoso dell'ambiente.

Alta Velocità: il viaggio del progresso

L'AV Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno è la più grande opera infrastrutturale del dopoguerra e tocca le più importanti città italiane, attraversando un'area dove si concentra il 65% della domanda di trasporto.

La rete AV, 1.000 km di linea completati nel dicembre 2009, è un'opera tutta italiana, frutto di intelligenza e lavoro di imprese italiane. La "metropolitana veloce d'Italia", rispettando l'ambiente e viaggiando a 300 km/h, ha avviato una profonda rivoluzione nel settore dei trasporti nazionali, dando un forte impulso alla crescita del Paese e modificandone radicalmente la mobilità.

Sulla tratta Milano-Roma, circa il 55% dei viaggiatori preferisce il "Freccia-Rossa" all'aereo, perché più comodo, accessibile, veloce. Nel 2010 oltre 20 milioni di viaggiatori hanno scelto le "Frecce", dimostrando così di apprezzare la svolta epocale che le FS hanno dato al Paese.

La novaj staci(dom)oj AV: grandaj vorkoj, kiuj rekvalifikas la urbojn, iĝante spacoj por renkonto kaj komuniko. Comunicazione

Il domani passa dalle stazioni

Elemento chiave del sistema AV sono le sue nuove stazioni. Nelle principali città, le stazioni AV sono come porte d'accesso privilegiate e centri vitali di servizio multiplo. FS ha ripreso il ruolo di promotore della grande architettura, già suo in passato, e ha trasformato la

"stazione" da luogo di transito in spazio di incontro e comunicazione.
I nuovi terminal sono strutture architettoniche d'avanguardia, inserite in interventi di riqualificazione urbana progettati da architetti di fama mondiale, vincitori di gare internazionali. Torino Porta Susa, Roma Tiburtina e Napoli Afragola, veri perni del terzo millennio, saranno pronte nel corso del 2011 diventando così le stazioni del 150esimo.
Bologna potrà contare sulla totale ristrutturazione della stazione storica, oltre che sulla nuova fermata sotterranea per i treni veloci, nel 2012.

Il treno superveloce di ultimissima generazione è un vero modello di tecnologia ed ecocompatibilità.

È in partenza il treno del futuro

Ultramoderno, flessibile ed ecocompatibile, il nuovo treno superveloce di ultimissima generazione - serie 1000 - sfreccerà sui binari dal 2013. Progettato per correre fino a 400 km/h, sulla rete AV italiana viaggerà a 360 all'ora.
Unico al mondo nel suo genere, il nuovo treno ridurrà ulteriormente i tempi di percorrenza tra le città toccate dall'AV e migliorerà il comfort di viaggio. I 50 treni superveloci saranno forniti dall'ATI Ansaldo-Breda-Bombardier, vincitore della gara internazionale di FS con valore oltre 1,5 miliardi di euro.

Un'innovazione tecnologica, riconosciuta a livello mondiale, fa del sistema ferroviario italiano il più sicuro d'Europa.

Una storia di eccellenza tecnologica

Il ruolo guida di FS nel campo dell'alta tecnologia ferroviaria è riconosciuta a livello europeo e mondiale con premi internazionali, come il "Best Paper Award" del 2006, attribuito alle FS per l'"European Rail Traffic Management System/European Train Control System (ERTMS/ETCS) livello 2", che per le sue caratteristiche di sicurezza e interoperabilità è stato adottato dall'Unione Europea (UE) come standard di riferimento per le nuove reti transnazionali ad Alta Velocità.
Il successo internazionale di FS si basa sui risultati raggiunti e sui prestigiosi riconoscimenti. Mediterraneo, Balcani, Est-Europa, Medio Oriente, America Latina e USA sono oggi le principali aree in cui le FS operano, esportando l'eccellenza italiana per lo sviluppo delle reti ferroviarie di quei Paesi.

Passare il ponte fra futuro e passato.

La storia delle Ferrovie e quella del nostro Paese corrono su due binari paralleli: eccone alcune tappe.

In viaggio con la storia d'Italia

Quella delle FS è una storia di innovazioni, di sperimentazioni, di record, di grandi investimenti infrastrutturali, vissuta in parallelo ad un quotidiano servizio di trasporto per i cittadini. E pensando a loro, e al futuro del Paese, le FS si sono costantemente evolute.

1839 - Il 3 ottobre 1839 è la data di nascita delle Ferrovie in Italia: la locomotiva a vapore "Bayard" percorre la prima linea Napoli-Portici, poco meno di 8 km, in soli 11 minuti, raggiungendo la velocità di 50 km/h. All'inaugurazione di quest'opera rivoluzionaria, Ferdinando II di Borbone, re delle Due Sicilie.
Solo un anno dopo viene inaugurata la seconda linea, la Milano - Monza e ovunque in Italia si procede alla costruzione e all'apertura di nuove tratte.

1861 - All'unità d'Italia, il Paese dispo-

ne di circa 2.000 km di strade ferrate, per lo più al Nord, contro i 10.000 della Francia e i 15.000 dell'Inghilterra.
Il giovane Stato italiano avvia un imponente programma di infrastrutturazione ferroviaria, considerando la ferrovia un necessario strumento di sviluppo e unificazione.

1871 - Viene inaugurata la galleria del Moncenisio, 13,6 km scavati nel cuore delle Alpi con l'utilizzo di nuove macchine perforatrici. Si aprono nuove strade verso l'Europa. Le Ferrovie stanno progressivamente diventando la spina dorsale del Paese. Un decennio dopo, la rete è già più di 10.000 km.
Tuttavia le compagnie di gestione non garantiscono condizioni di viaggio sostenibili: gli scompartimenti freddi d'inverno e caldi d'estate rendono i viaggi interminabili e i ritardi sono tali che, nel 1889, viene creata una commissione d'inchiesta parlamentare per studiarne le cause.

1900 - L'Italia inizia a fare scuola in campo ferroviario: la locomotiva a vapore RA 3701, presente all'Esposizione di Parigi, raggiunge i 126 km/h nei test in linea, suscitando enorme scalpore nelle cronache dell'epoca.
Negli stessi anni, la trazione elettrica inizia a sostituire quella a vapore, con enormi vantaggi per i viaggiatori. Polvere di carbone e fumo infatti scompaiono e anche il rumore si riduce drasticamente.
Ma le gestioni private sono intollerabili e alla frustrazione dei cittadini si unisce la protesta dei ferrovieri, che dopo una serie di rivendicazioni salariali minacciano di indire uno sciopero. La reazione dei liberali, alle gravi condizioni di disservizio e all'anarchia in ambito lavorativo, è quella di presentare il 21 aprile 1905 un disegno di legge di nazionalizzazione della rete ferroviaria, con annesso divieto di sciopero per i dipendenti pubblici.
La reazione dei ferrovieri è così forte che il governo Giolitti si dimette.

1905 - Il 1° luglio, nasce l'Azienda Unitaria delle Ferrovie dello Stato, che sancisce i criteri dell'unificazione dei fabbricati di stazione, la foggia delle locomotive, lo stile delle carrozze per tutto il Paese. Sui treni appare una nuova sigla: FS.

Sapevate che…

Le Ferrovie non hanno contributo a unire il Paese solo facendo muovere le persone, ma anche sotto altri importanti punti di vista. Già dall'800 infatti, accanto al binario si posavano i pali e i fili del telegrafo.
Con la costruzione progressiva di nuove strade ferrate, si ebbe a disporre in breve di linee telegrafiche diffuse tanto che, in ogni stazione, era possibile ricevere o inviare "dispacci telegrafici".
Dove arrivava il treno, là si poteva comunicare. E quando con il passare degli anni il telefono sostituì il telegrafo, la rete telefonica delle FS si sviluppò prima di quella nazionale. Alle comunicazioni e al trasporto delle persone e si aggiunse poi quello delle cose.
Nel 1905, grazie alla nazionalizzazione, il servizio "merci e collettame", già capillare e diffuso, consentiva di spedire un "baule" dal nord fino a una remota stazione secondaria della rete siciliana a scartamento ridotto.
Una cosa impensabile fino a 30 anni prima quando i tronchi ferroviari, concepiti in epoca pre-unitaria, erano isolati e non interconnessi.

Sapevate che…

La salma del Milite Ignoto, simbolo dell'unità del popolo italiano nell'onorare i propri Caduti, fece il suo ultimo viaggio con un treno speciale predisposto dalle FS. Il 26 Ottobre 1921, nella Cattedrale di Aquileia, una madre scelse simbolicamente, tra 11 salme di caduti ignoti, quella del figlio disperso, che avrebbe rappresentato per sempre i soldati senza nome caduti per la Patria.
Il feretro fu collocato su un fusto di cannone e montato su un carro ferroviario aperto, parte di un treno speciale che partì per Roma.
La linea Direttissima Bologna-Firenze, con la grande galleria dell'Appennino, non era ancora stata realizzata e il lungo convoglio, condotto da macchinisti e scortato da personale FS decorato al Valor Militare, si arrampicò sulle ripide rampe della vecchia ferrovia Porrettana.
Ad ogni stazione il treno rallentava o fermava: al suo passaggio, città e paesi arrestavano la vita di tutti i giorni. Migliaia di cittadini, raccolti nelle stazioni si inginocchiavano fiancheggiando i binari, gettando fiori, inchinando i labari e le insegne.
A Roma il feretro fu accolto dal Re e trasportato nella Basilica di Santa Maria degli Angeli.
Da lì, il 4 Novembre 1921 fu tumulato all'Altare della Patria a perenne ricordo dei 600.000 morti nella Grande Guerra e di tutti i caduti per l'Italia.

La crescita della nuova azienda è esponenziale: in pochi anni le locomotive e i veicoli raddoppiano (rispettivamente da 2.500 a 5000, e da 60.000 a 117.000); vengono inaugurati 2.000 km di nuove linee, su cui i treni vanno sempre più veloci.

Le distanze si accorciano.

Tuttavia il treno non riscuote l'immediato successo popolare: per le merci gli italiani si fidano ancora del trasporto via mare o sui cavalli.
Solo fra le due guerre mondiali, il treno diventa un grande mito italiano: vanto della dittatura fascista, simbolo del progresso e dell'avvenirismo, segno dell'ordine e del buon funzionamento della macchina statale.
Con la seconda guerra mondiale la funzione del treno è ancora diversa: come mezzo che porta le truppe al fronte, diventa simbolo di lotta e speranza.

1927 - Insieme alla stazione di Napoli Mergellina viene inaugurata la "Direttissima" Roma-Napoli (l'attuale linea ferroviaria via Formia). È la prima delle "direttissime", pensate per consentire velocità elevate. L'altra dell'epoca fu quella dell'Appennino, Bologna-Prato, inaugurata nel 1934, capolavoro d'avanguardia ingegneristica.

1936 - Nasce il primo elettrotreno tutto italiano: l'ETR 200, che apre la strada all'Alta Velocità. Negli anni successivi, con l'aumento dell'elettrificazione della rete, i record di velocità si rincorrono. Nel 1939 l'ETR 212 raggiunge il record mondiale di velocità commerciale, toccando i 203 km/h.

1953 - Tra Roma e Milano fa la sua comparsa l'ETR 300, subito ribattezzato "Settebello", per le sue sette carrozze. Con la sua forma innovativa è l'emblema della ricostruzione e del "design" italiano. Qualche anno dopo gli è stato affiancato l'ETR 250, detto "Arlecchino".

Sapevate che…

Frecciarossa: è l' appellativo che oggi evoca, per eccellenza, i treni veloci delle FS. Ma il termine "Freccia", ha però una lunga tradizione ferroviaria: fu la denominazione attribuita, in modo massiccio dopo la II guerra mondiale, ai treni più importanti italiani.

La "Freccia del Sud" era forse il treno più importante sulla "dorsale" ferroviaria nazionale: un lunghissimo convoglio che collegava Milano con la Sicilia.

Alla partenza, sotto le volte di Milano Centrale, la locomotiva si trovava regolarmente oltre la fine della maestosa arcata, tanto era lungo il convoglio.

Le Frecce per il Sud partivano da Milano ma avevano varie destinazioni: in alcune stazioni i treni venivano scomposti, affinché le diverse "sezioni" potessero raggiungere più capolinea.

Così ad esempio, da Villa San Giovanni le carrozze di coda proseguivano per Reggio Calabria, mentre il resto del treno ripartiva per lo Stretto. A Messina ancora si dividevano le due sezioni per Palermo e Siracusa. A Catania, in più, si dipartivano vetture per Enna, Caltanissetta, Agrigento.

Quando, alla partenza, la composizione dei treni era alla massima lunghezza, si percepiva la diversa destinazione di ogni carrozza solo ascoltando gli accenti dei viaggiatori: ad esempio, le consonanti dure della parlata calabrese facevano capire che ci si trovava sulla carrozza per la "jonica" e nello stesso modo, si poteva capire se le carrozze erano palermitane o siracusane.

Tutta l'Italia con le sue stratificazioni sociali era rappresentata sulle Frecce di allora: da quella che migrava e viaggiava sulle panche di legno a quella borghese emergente, che poteva permettersi lo scompartimento nella elegante Carrozza-Letti.

Se l'unità d'Italia è passata anche attraverso il fenomeno dei flussi migratori interni, sono state le FS a permetterne i movimenti.

1968 - Continuano i lavori di adeguamento delle reti e dei sistemi di controllo del traffico, che consentono velocità sempre maggiori. In una dimostrazione sulla linea Roma-Formia viene raggiunta la velocità di 248 km/h.

1976 - Dopo decenni di studi per la progettazione di un treno che potesse vincere la sfida con la tortuosità dei tracciati e la complessità orografica del territorio italiano, nasce il primo elettrotreno a cassa oscillante, ideato e costruito dalle FS e dalla Fiat Ferroviaria per raggiungere i 250 km/h: l'ETR 401, più noto come "Pendolino". Esso rappresenta una tappa miliare nel percorso verso l'AV in Italia, una tecnologia tutta italiana poi adottata dalle reti finlandese, inglese, tedesca e ceca. Il "Pendolino" non è che il capostipite della fortunata serie di treni ad assetto variabile, di cui l'attuale ETR 600 è l'ultima evoluzione.

1985 - Le FS, 80 anni dopo la nazionalizzazione, diventano Ente: si avvia il processo di trasformazione che lo porterà nel 1992 ad essere Società per Azioni, una formula per meglio adeguarsi alle mutate condizioni del mercato.

1989 - Il 25 maggio, sulla linea Direttissima Roma-Firenze, viene infranto il muro dei 300 km/h. L'elettrotreno prototipo ETR X 500 tocca i 317 km/h, realizzando il primo record ufficiale, riconosciuto dalle FS, e migliorato poco tempo dopo dall'ETR Y 500 che rag-

giunge i 321 km/h.

1999 - Si avvia la divisionalizzazione della società, che porterà alla nascita, agli inizi del nuovo millennio, del "Gruppo FS".
Così nel 2000 nasce "Trenitalia" e nel 2001 vengono costituite "RFI" e "FS Holding", la capogruppo, completando il processo di riorganizzazione.

2005 - Viene completata la nuova linea AV Roma-Napoli, la prima in assoluto al mondo ad adottare l'innovativo sistema ERTMS/ETCS.
Per studiare l' opera italiana vengono da tutto il mondo: Giappone, America, Cina e Russia. Si viaggia con tranquillità e sicurezza a 300 km/h. Un anno dopo è la volta della linea Torino-Novara.

2008 - Rispettando un impegno pubblicamente assunto un anno prima, le FS consegnano al Paese la linea AV Milano -Bologna.
Fra le opere realizzate, uno straordinario ponte strallato sul fiume Po. Sulla nuova linea si raggiunge il nuovo record di velocità italiano: 355 km/h, superato un anno dopo dal primato di velocità in galleria: 362 km/h.

2009 - Con l'apertura della linea Bologna-Firenze, una linea praticamente tutta in galleria, e della Novara-Milano, si completa l'asse AV da Torino a Salerno. Mille chilometri di linee ad Alta Velocità che accorciano il Paese e modificano le abitudini di mobilità degli italiani.

2011 - Circa 9.000 treni al giorno per un totale di 500 milioni di viaggiatori e 80 milioni di tonnellate di merci trasportate all'anno su una rete lunga oltre 16 mila chilometri.
Su questi numeri parte il futuro delle FS. Un futuro che si delinea sui grandi corridoi internazionali: da Lisbona a Kiev, da Berlino alla Sicilia e da Genova a Rotterdam. I binari e i treni italiani ora corrono in Europa.

2013 - La prossima tappa è l'arrivo degli ultramoderni e superveloci ETR serie 1000. *(Adattamento da fonte FS)*

1861 - 2011 Italio veturas al futuro

Fervojoj kaj la itala unuiĝo

Kiam oni pensas pri la itala historio, estas nature pensi ankaŭ pri la italaj Fervojoj.
Trajno, reloj, stacidomoj estas parto de la vivo de ĉiuj italoj ekde la naskiĝo de la Ŝtato kaj ĉiam reprezentis deziron kaj eblon por ŝanĝo, evoluo, modernigo, serĉado pri novaj kaj pli favoraj realaĵoj.
Dum tiuj 150 jaroj da itala Unuiĝo, la Fervojoj havis decidan rolon kunligante ĉiam pli rapide la multajn kaj malsamajn landpartojn, favorante renkontiĝon de homoj kaj interŝanĝon de varoj, kulturoj kaj ideoj.
Kaj tion ili faros estonte, rigardante antaŭen, celante al pliboniĝo kaj efikeco, hieraŭ por Italio, hodiaŭ jam serve al Eŭropo.

Kun 8.000 trajnoj potage kaj 600 milionoj da pasaĝeroj pojare, hodiaŭ la Ŝtataj Fervojoj estas gvidrealo en Eŭropo.

Unuigi Italion morgaŭ kiel hieraŭ

Hodiaŭ la Grupo Ŝtataj Fervojoj (FS) estas realaĵo funde renovigita, moderna kaj efika, merkatgvida en Italio kaj pre-

ta alfronti la defiojn, kiujn la liberaligoj en la fako lanĉis kaj surloke kaj en la tuta Eŭropo, kie la FS jam ĉeestas kiel internacia fervoja entrepreno.
Nun la FS, kun pli ol 80 mil dungitoj, gvidas la italan fervojan movadojn konkurence kaj ekologielteneble, veturigante pli ol 8 mil trajnojn potage, 600 milionojn da pasaĝeroj kaj 50 milionojn da tunoj de varoj pojare sur reto de 16.700 km, el kiuj 1.000 grandrapidaj (AV).

Granda Rapideco (AV): vorko 100% itala por nova maniero veturi, pli komforta kaj medirespekta. AV: veturo de progreso

La linio Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno AV estas la plej granda infraskstura vorko de post la mondmilito kaj tuŝas la plej gravajn italajn urbojn, trairante teritorion en kiu koncentriĝas 65% de la transportmendo.
La AV-reto, 1.000 km, kompletigita decembre 2009, estas vorko tute itala, frukto el inteligento kaj laboro de italaj entreprenoj. La "rapida metroo itala", respektante la medion kaj veturante je 300 km/h startigis profundan revolucion ĉe la nacia transporta fako, donante fortan puŝon al la ŝtata kresko kaj radikale ŝanĝigante la moveblecon.
Sur la kurso Milano-Roma, ĉirkaŭ 55% de la pasaĝeroj pli preferas "Ruĝsagon" anstataŭ aviadilon, ĉar pli komforta, alirebla, rapida. Dum 2010 pli ol 20 milionoj da vojaĝantoj elektis la "Sagojn", tiel montrante apreci la epokfaran turnopunkton, kiun FS donis al la Lando.

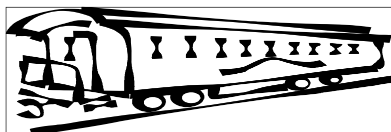
La novaj staci(dom)oj AV: grandaj vorkoj, kiuj rekvalifikas la urbojn, iĝante spacoj por renkonto kaj komuniko.

La morgaŭo trapasas la staci(dom)ojn
Ŝlosilelemento de la AV-sistemo estas la novaj staci(dom)oj. En la ĉefaj urboj, la AV-staci(dom)oj estas kiel privilegiaj pordoj kaj multservaj vitalaj centroj. FS reprenis promocian rolon pri granda arkitekturo, jam sia pasineco, kaj transformis la "stacidomon" de trairloko al renkonta kaj komunika spaco. La novaj finstacioj estas avangardaj arkitekturaj strukturoj, enŝovitaj en rekvalifikaj urbaj intervenoj planitaj de mondfamaj arkitektoj, venkintoj de internaciaj konkuroj.
Torino Porta Susa, Roma Tiburtina kaj Napoli Afragola, veraj aksoj de la tria jarmilo, estos pretaj en 2011 iĝante tiel la stacioj de la 150a datreveno.
Bologna povos kalkuli pri tuta restrukturado de la historia stacio, krom nova subtera haltejo por rapidtrajnoj en 2012.

La lastgeneracia grandrapida trajno estas vera modelo de teknologio kaj ekologikongruo.

Futurtrajno startas
Modernega, fleksebla kaj ekologikongrua, nova lastgeneracia grandrapida trajno - serio 1000 - sagos surrele ekde 2013. Planita por kuri ĝis 400 km/h, sur la itala AV-reto ĝi veturos je 360 Km/h.
Unika en la mondo en sia tipo, la nova trajno plue reduktos la veturtempojn inter la urboj tuŝitaj de la grandrapido.
La 50 AV-trajnoj estos provizitaj de ATI Ansaldo-Breda-Bombardier, venkinto de internacia konkurso de FS, kies valoro estas pli ol 1,5 miliardoj da eŭroj.

Teknologia novaĵo, rekonata mondnivele, igas la italan fervojan sistemon la



plej sekura en Eŭropo.

Historio de eminenta teknologio

La gvida faka rolo de FS pri la fervoja teknologio estas rekonata eŭrop- kaj mond-nivele per internaciaj premioj, kiel "Best Paper Award" en 2006, aljuĝita al FS pro la "European Rail Traffic Management System/European Train Control System (Eŭropa Trafikreguliga Standarda Sistemo/Eŭropa Trajnkontrola Sistemo) (ERTMS/ETCS) nivelo 2", kiu danke al ĝiaj sekuraj kaj interoperadaj karakterizoj estis adoptita de la Eŭropa Unio (EU) kiel rilatsistemo por novaj transnaciaj AV-retoj.
La internacia sukceso de FS baziĝas sur la atingaĵoj kaj la prestiĝaj rekonoj. Mez -Oriento, Orienteŭropo, Latinameriko kaj Usono hodiaŭ estas la ĉefaj regionoj en kiu FS agas, eksportante la bonegecon de la italaj produktoj por la evoluado de la fervojaj retoj en tiuj landoj.

Trairi ponton inter futuro kaj pasinto

La historio de la fervojoj kaj de nia lando kuras sur paralelaj reloj: jen iuj etapoj.

Veture kun la itala historio

Tiu de la FS estas historio de novaĵoj, eksperimentadoj, rekordoj, grandaj infrastrukturaj investoj, travivata paralele kun ĉiutaga transportservo por la civitanoj. Pensante al ili, kaj al la landa estonteco, la FS daŭre evoluis.

1839 - La 3an de oktobro estas la naskiĝdato de la fervojoj en Italio: la vaporlokomotivo "Bayard" laŭiras la unuan linion Napoli-Portici, malpli ol 8 km, en nur 11 minutoj, atigante la rapidecon de 50 km/h. La inaŭguron de tiu revolucia vorko ĉeestas Ferdinando II Bourbonne, reĝo de la Du Sicilioj.

Nur unu jaro poste inaŭguriĝas la dua linio, Milano-Monza, kaj ĉie en Italio oni efektivigas konstruojn kaj malfermon de novaj branĉoj.

1861 - Je la itala unŭiĝo, la Lando disponas pri ĉirkaŭ 2.000 km da fervojoj, plejmulte norde, kompare kun 10.000 en Francio kaj 15.000 en Britio.
La juna itala ŝtato startigas imponan infrastrukturan fervojan programon, taksante la fervojon necesa instrumento por evoluo kaj unuigo.

1871 - Inaŭguriĝas la tunelo Moncenisio, 13,6 km boritaj en la koro de Alpoj utiligante novajn drilojn. Malfermiĝas novaj vojoj tra Eŭropo. La fervojoj laŭgrade iĝas la spino de la lando. Post

Ĉu vi sciis ke …

La fervojoj ne nur kontribuis unuecigi la landon movigante homojn, sed ankaŭ sub aliaj gravaj vidpunktoj.
Fakte, jam en la 19-a jarcento flanke de la reloj oni lokigis telegrafstangojn kaj dratojn. Kun la sinsekva konstruo de novaj fervojlinioj, baldaŭ oni disponis pri vasta telegrafreto tiel ke eblis en ĉiu stacidomo ricevi aŭ sendi "telegrafajn depeŝojn".
Kie alvenis la trajno, tie oni povis komuniki. Kaj kiam telefono anstataŭis telegrafon, ĉe FS tio evoluis pli frue ol la nacia reto. Al komunikoj kaj al persontransporto aldoniĝis tiu de la aĵoj.
En 1905, kun la naciigo, la servo pri "varoj kaj pakaĵoj", jam kapilare disvastigata, permesis sendi "kofron" de la nordo ĝis fora duagrada stacio de la sicilia mallarĝŝpura reto.
Afero neimagebla ĝis antaŭ 30 jaroj kiam la fervojaj traksekcioj, konceptitaj dum la antaŭ-unuiĝa tempo, estis izolataj kaj ne interkonektataj.

jardeko la reto jam estas pli ol 10.000 km.
Tamen la mastrumaj kompanioj ne garantias elteneblajn veturkondiĉojn: kupeoj malvarmaj vintre kaj varmaj somere igas la vojaĝojn senfinajn kaj la malfruoj estas tiel ke, en 1889, oni starigas parlamentan enketan komisionon por esplori la kialojn.

1900 - Italio ekkreas skolon en la fervojfako: la vaporlokomotivo RA 3701, prezentata en la Pariza Ekspozicio, atingas 126 km/h je laŭliniaj testoj, vekante egan reeĥon en la tiamaj kronikoj.
En la samaj jaroj, la elektra trakcio komencas anstataŭi la vaporan avantaĝe ankaŭ por la vojaĝantoj. Karbopulvoro kaj fumo foriĝas kaj ankaŭ la bruo draste reduktiĝas.
Sed la privataj mastrumadoj estas netolereblaj kaj al la frustracio de la pasaĝeroj kuniĝas la protestoj de la fervojistaro, kiu post serio da salajraj plialtigaj petoj minacas ekstriki. Kontraŭ la pezaj kondiĉaj misservoj kaj la anarkio ĉe labormedioj, la liberaloj reagas je la 21a de Aprilo 1905 prezentante leĝprojekton por fervoja naciigo, enkluzivanta strikmalrajton por la ŝtatdungitoj. La reago de la fervojistoj estas tiel forta ke la registaro Giolitti demisias.

1905 - La 1-an de julio naskiĝas la Unueca Firmao Ŝtataj Fervojoj, kiu sankcias normojn por unuecigo de la stacidomoj, lokomotivformoj, vagonstiloj en la tuta lando. Sur la trajnoj aperas nova siglo: FS.
La kresko de la nova firmao estas eksponenta: en malmultaj jaroj lokomotivoj kaj vagonoj duobliĝas (de 2.500 al 5.000, kaj de 60.000 al 117.000); inaŭguriĝas 2.000 km da novaj linioj, sur kiuj la trajnoj veturas ĉiam pli rapide.
Malpliiĝas la distancoj.
Tamen tio ne ricevas tujan popularan sukceson: por la varoj la italoj ankoraŭ fidas pri maraj kaj ĉevalaj transportoj.
Nur inter la du mondmilitoj la trajno iĝas granda itala mito: fiero de la faŝisma diktaturo, simbolo pri progreso

Ĉu vi sciis ke …

La kadavro de Nekonata Soldato, unuiĝa simbolo de la itala popolo por honorigi siajn falintoj, faris sian lastan veturon per speciala trajno preparita de la FS.
La 26-an de oktobro 1921, en la katedralo de Aquileia, patrino elektis simbole, el 11 korpaj restaĵoj de nekonataj falintoj, tiu de la disperdiĝinta filo, kiu reprezentus por ĉiam la sennomajn soldatojn kiuj falis por la patrujo. La ĉerko lokiĝis sur kanonfusto sur malfermita fervoja vagono, ero de speciala trajno veturanta al Romo.
La "Rektega" linio Bologna-Firenze, kun sia Granda Apenina Tunelo ankoraŭ ne finkonstruiĝis kaj la longa trajno, stirata de lokomotivistoj kaj konvojita de FS-personaro dekoraciita per medaloj pro Milita Merito, grimpis sur la krutajn ramplojn de la malnova Porretta-linio.
En ĉiuj stacioj la trajno malrapidis aŭ haltis: je ĝia pasado urboj kaj vilaĝoj haltigis la ĉiutagan vivon. Miloj da civitanoj, kolektiĝintaj ĉe la stacioj genuiĝis flanke de la reloj, elĵetante florojn, klinigante labarojn kaj insignojn.
En Roma la ĉerko estis akceptata de la Reĝo kaj transportata en la baziliko Santa Maria degli Angeli.
De tie, la 4-an de novembro 1921, ĝi estis entombigata ĉe la Altaro de la Patrujo por ĉiama memoro de la 600.000 mortintoj de la Granda Milito kaj de ĉiuj falintoj por Italujo.

Ĉu vi sciis ke …

Ruĝsago: ĝi estas la kromnomo, kiu hodiaŭ elvokas, eminentece, la rapidajn trajnojn de FS. Sed la termino "Sago", havas longan fervojan tradicion: oni ĝin masive atribuis, post la dua mondmilito, al la plej gravaj italaj trajnoj.
"Suda Sago" estis eble la ĉefa trajno sur la "dorsa" nacia fervojo: longega konvojo kunligante Milano kun Sicilio.
Ĉe la ekveturo, sub la volboj en Milano Centrale, la lokomotivo regule lokis ekter la fino de la majesta arkaĵo, tiom longa estis la vagonaro.
La Sudaj Sagoj foriris el Milano, sed ili havis diversajn celojn: en iuj stacioj la trajnoj estis disdividitaj, por ke la diversaj "sekcioj" povu atingi plurajn finstaciojn.
Tiel, ekz., el Villa San Giovanni la vostaj vagonoj pluiris al Reggio Calabria, dum la ceteraĵo reforiris al la Markolo.
En Messina denove disiĝis la du sekcioj al Palermo kaj al Siracusa. En Catania, plue, duiĝis vagonoj al Enna, Caltanissetta, Agrigento.
Kiam, forironte, la kunmeto de la trajnoj estis kiel eble plej longa, oni perceptis la diversan alvenpunkton de ĉiu vagono nur aŭskultante la akĉentojn de la vojaĝantoj: ekz., la duraj konsonantoj de la kalabra dialekto komprenigis ke oni estis en la vagono al la "ionia" parto kaj, sammaniere, oni povis kompreni se la vagonoj estis palermaj aŭ sirakuzaj.
La tuta Italio, kun siaj sociaj tavoloj ĉeestis en la tiamaj Sagoj: el tiu, kiu migris kaj vojaĝis sur lignbenkoj, al tiu elmerĝburĝa, kiu povis permesi al si kupeon en la eleganta litvagono.
Se la unuiĝo de Italio pasis ankaŭ tra la fenomenon de la internaj migradaj flusoj, estis la FS, kiuj ebligis ties movojn.

kaj futurismo, signo pri ordo kaj bona funkciado de la ŝtatmaŝino.
Kun la dua mondmilito la trajnfunkcio ankoraŭ malsamiĝas: kiel transportilo por la armeanoj alfronten, ĝi iĝas simbolo de lukto kaj espero.

1927 - Samtempe kun la stacio Napoli Mergellina inaŭguriĝas la "Rektega" linio Roma-Napoli (la nuntempa tra Formia).
Ĝi estas la unua inter la "rektegaj", pensitaj por permesi grandajn rapidojn. La alia samepoka estas tiu de la Apeninoj, Bologna-Prato, inaŭgurata en 1934, ĉefvorko de avangarda inĝenierarto.

1936 - Naskiĝas la unua elektrotrajno tute itala: la ETR 200, kiu malfermas la vojon al Granda Rapido.
Dum la sekvaj jaroj, kun la plivastiĝo de la reta elektrizado, la rapidrekordoj sinpostsekvas.
En 1939 la ETR 212 ĝisatingas la mondrekordon pri komercrapido, tuŝante 203 km/h.

1953 - Inter Roma kaj Milano aperas la ETR 300, tuj baptata "Orsepo", pro siaj sep vagonoj. Kun sia noviga formo ĝi estas la emblemo de la rekonstruo kaj de la itala dezajno.
Post iuj jaroj flankiĝas al ĝi la ETR 250, nomata "Arlekeno".

1968 - Daŭras la kongruigaj laboroj de la retoj kaj de la trafikaj kontrolsistemoj, kiuj ebligas ĉiam pli altajn rapidojn. Dum provo sur la linio Roma-Formia oni atingas rapidon je 248 km/h.

1976 - Post jardekoj da studoj por projektado de trajno, kiu povu venki la defion kontraŭ la linimalrekteco kaj la orografia malsimpleco de la itala terito-

rio, naskiĝas la unua elektrotrajno kun balanciĝanta karoserio, elpensita kaj konstruita de la FS kaj Fervoja FIAT por atingi 250 km/h: la ETR 401, plej konata kiel "Pendolino" (Pendoleto).
Ĝi reprezentas mejlostadion laŭ la itinero al Granda Rapido (AV) en Italio, teknologio tute itala poste alprenata fare de la retoj finna, brita, germana kaj ĉeĥa.
"Pendolino" estas nur la pratipo de la sukcesa trajnserio kun balanciĝanta strukturo, el kiuj la nuna ETR 600 estas la lasta evoluo.

1985 - La FS, 80 jarojn post la naciigo, iĝas Institucio: ekas transformproceso, kondukanta en 1992 esti Akcia Kompanio, formulo por pli bone kongrui kun la ŝanĝitaj merkatkondiĉoj.

1989 - La 25-an de majo, sur la "Rektega" linio Roma-Firenze, oni superas la rapidmuron je 300 km/h.
La prototipa elektratrajno ETR X 500 tuŝas 317 km/h, realigante la unuan oficialan rekordon, rekonata de la FS, kaj plibonigata post ne longe de la ETR Y 500, kiu atingas 321 km/h.

1999 - Komencas la disdivido de la kompanio, kiu naskigos, sojle de la nova jarmilo, la "Grupon FS". Tiel en la jaro 2000 naskiĝas "Trenitalia" kaj poste establiĝas "RFI" kaj "FS Holding", la gvidanta societo, kompletigante la reorganizigan proceson.

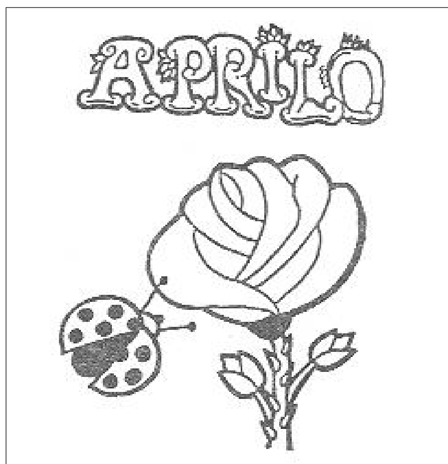
2005 - Kompletiĝas la nova linio AV Roma-Napoli, absolute la unua en la mondo adoptanta la novigan sistemon ERTMS/ETCS. Por studi la italan teknikaĵojn oni venas el la tuta mondo: el Japanujo, Ameriko, Ĉinio kaj Rusio.
Oni veturas trankvile kaj sekure je 300 km/h. Post unu jaro estas la vico de la linio Torino-Novara.

2008 - Respektante sindevigon publike deklaritan antaŭ unu jaro, la FS liveras al la Lando la linion AV Milano-Bologna. Inter la realigitaj vorkoj, estas eksterordinara stajlponto super la rivero Pado. Sur la nova linio oni atingas novan italan rapidrekordon: 355 km/h, superata unu jaron poste de rekordo entunela: 362 km/h.

2009 - Dank' al la malfermo de la linio Bologna-Firenze, linio praktike tute tunela, kaj de la Novara-Milano, kompletiĝas la akso AV de Torino al Salerno. Mil kilometrojn da linioj AV, kiuj "mallongigas" la Landon kaj modifas la movkutimojn de la italoj.

2011 - Veturas ĉirkaŭ 9.000 trajnoj potage por sume 500 milionojn da vojaĝantoj kaj 80 milionojn da vartunoj, transportataj pojare sur reto longa pli ol 16.000 km. El tiuj nombroj startas la futuro de la FS. Futuro, kiu sinskizas sur la grandaj internaciaj koridoroj: de Lisbono al Kievo, de Berlino al Sicilio kaj de Ĝenovo al Roterdamo.
La italaj reloj kaj trajnoj nun trairas Eŭropon.

2013 - La venonta etapo estas la alveno



Nodo di Genova: un'opera strategica

Obiettivi

Trasporto Regionale e Metropolitano: potenziare e riorganizzare l'offerta, lungo la fascia costiera e la Val Polcevera, separando il traffico metropolitano e regionale da quello a media e lunga percorrenza e merci.
Questo permetterà di aumentare le frequenze dei treni e di cadenzarne gli orari, organizzandoli per relazioni.

Trasporto merci: maggiore disponibilità delle linee all'interno del Nodo con la possibilità di migliorare l'offerta, e un particolare riguardo al traffico intermodale verso il Nord Italia ed i valichi alpini.

Progetto
Il progetto sarà realizzato contemporaneamente in quattro diverse aree della città:
- quadruplicamento dei binari tra Genova Voltri e Genova Sampierdarena;
- sestuplicamento tra Genova Piazza Principe e Genova Brignole;
- riassetto degli impianti di stazione di Genova Brignole, Genova Voltri e Genova Sampierdarena;
- creazione di nuovi impianti di sicurezza e controllo.

Area 1
Miglioramento dell'attuale impianto di Genova Voltri per consentire l'itinerario tra la linea costiera e la bretella senza interferenze con lo scalo di Genova Voltri Mare. Permetterà di attestare più treni metropolitani sui binari lato mare.
Gli interventi di completamento della nuova stazione di Genova Voltri saranno realizzati successivamente al completamento della viabilità di accesso al VTE (Voltri Terminal Europa) a cura dell' Autorità Portuale.

Area 2
Prolungamento, lato Levante, della bretella di Genova Voltri, con allaccio verso Est alla linea Succursale dei Giovi (in direzione Sampierdarena), prima dell' attraversamento del torrente Polcevera.

Area 3
Specializzazione della linea dei Giovi per il traffico locale e ristrutturazione della stazione di Sampierdarena. Questo permetterà di eliminare le interferenze fra il nuovo collegamento veloce Voltri - Sampierdarena - Genova Porta Principe (superficie) - Brignole e il collegamento metropolitano Voltri/Pontedecimo - Sampierdarena - Via di Francia - Genova Porta Principe (sotterranea) - Brignole.

Area 4
Riassetto degli impianti di Genova Brignole e Terralba per il potenziamento del servizio metropolitano e regionale; realizzazione di un nuovo collegamento diretto con Genova Piazza Principe Sotterranea attraverso il ripristino e il raddoppio della Galleria delle Grazie in cui confluiranno le gallerie esistenti Colombo e San Tommaso.

Appalti
I lavori saranno realizzati tramite tre diversi appalti per:
- 1) opere civili e tecnologiche di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, valore 272 milioni €, affidato al Consorzio Eureca (CMB, UNIECO, CLF), per

gli interventi di adeguamento del Piano Regolatore della stazione di Genova Voltri, il quadruplicamento tra Genova Voltri e Genova Sampierdarena con l'interconnessione al Terzo Valico dei Giovi, il Piano Regolatore della stazione di Genova Sampierdarena, il sestuplicamento da Genova Piazza Principe a Genova Brignole, e il riassetto degli impianti e dei servizi di Genova Brignole/ Genova Terralba;

- 2) impianti di sicurezza e segnalamento con moderne tecnologie (contemporaneo al primo), valore 44 milioni €, ancora da affidare;

- 3) completamento del Piano Regolatore ferroviario della stazione di Genova Voltri (da realizzare solo dopo la costruzione del nuovo collegamento viario tra autostrada e porto, a cura dell'Autorità Portuale), valore 306 milioni €, ancora da affidare.

Investimento complessivo per i lavori del nodo di Genova è di 622 milioni €. Fine lavori prevista entro il 2016.



Ĝenova-Nodo: strategia vorko

Celoj

Regiona kaj Metropola Transporto: potencigi kaj reorganizi la ofertadon, laŭlonge de la marborda zono kaj de la Polcevera Valo, disigante la metropolan kaj regionan disde la mez-/long-vetura kaj vara trafikoj.
Tio ebligos pliigi la trajnoftecon kaj kadencigi ties horarojn, organizante ilin laŭ irvojoj.

Vara Transporto: pli da disponoj pri la internaj linioj en la Nodo kun eblo plibonigi la ofertadon, kun aparta atento al la intermodala trafiko al Norda Italio kaj al la alpaj pasejoj.

Projekto
Oni realigos la projekton samtempe en kvar diversaj urbaj terenoj:
- kvarobligo de la reloj inter Genova Voltri kaj Genova Sampierdarena;
- sesobligo inter Genova Piazza Principe kaj Genova Brignole;
- reordigo de la staciaj instalaĵoj en Genova Brignole, Genova Voltri kaj Genova Sampierdarena;
- kreado de novaj sekurecaj kaj kontrolaj instalaĵoj.

Tereno 1
Plibonigo de la nuna instalaĵoj en Genova Voltri por ebligi la traceon inter la marborda linio kaj la linikunligo sen

interferoj kun la stacio Genova Voltri Mare. Tio permesos la lokigon de pli multaj metropolaj trajnoj sur la marapudaj reloj.
La kompletigaj intervenoj en la nova stacio Genova Voltri estos realigataj post la laborfino pri la enirvojo al VTE (Voltri Terminal Europa) zorge de la Havena Aŭtoritatoj.

Tereno 2
Plilongigo, orientflanke, de la linikunligo de Genova Voltri kun interligo al oriento kun la linio Anstataŭa de "Giovi" (direkte al Sampierdarena) antaŭ la transpaso de la torento Polcevera.

Tereno 3
Specialiĝo de la linio de "Giovi" por la loka trafiko kaj restrukturado de la stacio Sampierdarena. Tio permesos elimini la interferojn inter la nova rapida kunligo Voltri-Sampierdarena-Genova Porta Principe (surfaca)-Brignole kaj la metropola kunligo Voltri/Pontedecimo-Sampierdarena-Via di Francia-Genova Porta Principe (subtera)-Brignole.

Tereno 4
Reordigo de la instalaĵoj en Genova Brignole kaj Terralba por metropola kaj regiona servpotencigo, realigado de nova rekta kunligo al Genova Piazza Principe (subtera) restrukturante kaj duobligante la Tunelon "Grazie" en kiu konfluos la esitantajn Tunelojn "Colombo" kaj "San Tommaso".

Adjudikoj
La laboroj estos realigataj pere de tri diversaj adjudikoj por:
- 1) vorkoj konstruaj kaj teknologiaj, potenciige de la fervojaj infrastrukturoj, valoro je 272 milionoj €, pri la konformigaj intervenoj laŭ la Reguliga Plano de la stacio Genova Voltri, kvarobligo inter Genova Voltri kaj Genova Sampierdarena kun la interkunligo al la 3-a Trairejo "Giovi", Reguliga Plano de la stacio Genova Sampierdarena, sesobligo de Genova Piazza Principe al Genova Brignole, reordigo de la instalaĵoj kaj servoj de Genova Brignole/Genova Terralba, konfiditaj al Konsorcio Eureca (CMB, UNIECO, CLF);
- 2) instalaĵoj de modernaj teknologio pri sekureco kaj signalado (samtempe kun la vorkoj al 1), valoro je 44 milionoj €, ankoraŭ ne adjudikataj;
- 3) kompletigo de la fervoja Reguliga Plano de la stacio Genova Voltri (realigendaj nur post la konstruo de la nova fervoja strata kunligo inter la aŭtoŝoseo kaj la haveno, zorge de la Havena Aŭtoritato), valoro je 306 milionoj €, ankoraŭ ne adjudikataj.

Suma investado por la vorkoj de la Ĝenova-Nodo je 622 milionoj €.
Laborfinoj antaŭfiksitaj ĝis 2016. □

(Trad. BoRo)


"Karlo, iu el la Bestprotektanta Asocio deziras paroli al vi!"

Primati del corpo umano

Il Cuore

Una macchina perfetta che pulsa al ritmo di 75 battiti al minuto, 4.500 all'ora, 108.000 al giorno e 3 miliardi di volte in una vita. Ad ogni battito muove 7 cl di sangue, in pratica 7.500 l al giorno, spinti in una ragnatela di vasi sanguigni lunga complessivamente 100.000 km.

Alla fine di una vita di duro lavoro il cuore avrà spostato 450 t di sangue generando ogni giorno un'energia sufficiente ad un camion per percorrere oltre 35 km. La velocità di spostamento all'interno del sistema circolatorio è di 2 km all'ora. Il cuore di un neonato pesa 20 g e dopo 20 anni aumenta il suo peso fino a 340 g; nel bambino di un anno ha una frequenza di 125 battiti al minuto, mentre in un adulto 70 (sotto sforzo anche 200) per riaumentare dopo i 50 anni. □

Rekordoj de la homa korpo

La Koro

Perfekta maŝino, kiu pulsas je la ritmo de 75 batoj po minuto, 4.500 po horo, 108.000 tage kaj 3 miliardoj da fojoj en la vivo. Je ĉiu bato ĝi movas 7 cl da sango, praktike 7.500 l po tago, premataj en araneaĵon de sangaj vaskuloj, kiu longas entute 100.000 km. Je la fino de laciga laborvivo la koro prempuŝos 450 t da sango produktante ĉiutage energion, kiu sufiĉas al kamiono por laŭiri pli ol 35 km. La movrapido interne de la sanga cirkulada sistemo estas 2 km po horo. La koro de novnaskito pezas 20 g kaj post 20 jaroj ĝi kreskas ĝis 340 g; en infano unujaraĝa la korpulsado estas 125 batoj po minuto, dum en adolto 70 (substreĉe ankaŭ 200) por plialtiĝi depost la 50a jaro.

Sviluppi delle scienze

□

Il Cuore

Tecniche informatiche e microchirurgia sono alla base di un rivoluzionario sistema per combattere le aritmie cardiache. La "ablazione transcatetere", cioè la tecnica che "brucia" i focolai all'origine di questi disturbi, viene preceduta da uno Studio ElettroFisiologico (SEF): una localizzazione millimetrica del punto esatto ove nascono gli impulsi anomali. Un nuovo programma informatico (software), messo a punto presso l'Istituto Cardiologico Monzino di Milano, permette la navigazione di 5 elettrocateteri all'interno delle cavità cardiache utilizzando le radiofrequenze. Ottenuta la mappatura delle cavità cardiache col SEF viene eseguita la suddetta ablazione del focus individuato. I vantaggi delle radiofrequenze sono: precisione elevata e minima esposizione ai raggi "X".□

Sciencaj evoluoj

La Koro

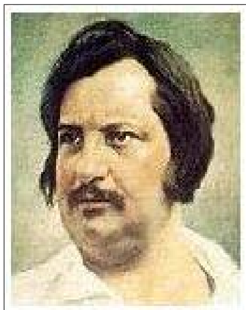
Informadikaj teknikoj kaj mikrokirurgio estas je la bazo de revolucia sistemo por batali kontraŭ la koraj aritmioj. La "transkatetera ablacio", t.e. la tekniko kiu "kaŭterizas" la impulsofontojn je la origino de tiuj ĉi patologioj, estas antaŭigata de ElektroFiziologia Studado (SEF): milimetra lokigado de la ekzakta punkto kie estiĝas la anomaliaj impulsoj. Nova informadika programo (softvaro), kiun oni perfektigis ĉe la

Kardiologia Instituto Monzino en Milano, permesas la navigadon de 5 elektrokateteroj interne de la koraj kavoj utiligante la radiofrekvencojn.
Post SEF, t.e. post la mapado de la koraj kavoj, oni efektivigas la supre diritan ablacion de la lokalizita fokuso.
La avantaĝoj de la radiofrekvencoj estas: alta precizeco kaj eta eksposicio sub "X"-radioj. □ *(Trad. RoBo)*

A n e k d o t o j

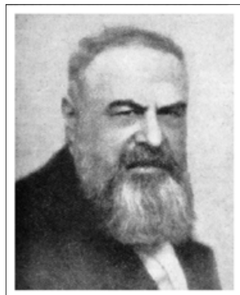
Honoré de Balzac (1799 - 1850)
Lo scrittore francese con un suo amico intendeva comporre un dramma.
Non avevano ancora scritto una riga, ma Balzac contava già i proventi attendibili.
- Possiamo di certo calcolare su 150 spettacoli con una media di 5.000 franchi di biglietti ognuna. Da ciò ne ricaveremo più del 10 %, cioè 80.000. Ma non è tutto. Solo i nostri libri ne porteranno altri 5.000. E in più i diritti sul libro, di cui si venderanno almeno 30.000 copie a 3 franchi.
L'amico ascoltava con attenzione e in silenzio, ma infine si azzardò a parlare:
- È grandioso! Sono ottime prospettive. Ma intanto non potresti darmi 3 franchi come anticipo ...?

Honoré de Balzac



La franca verkisto kun sia amiko intencis verki teatraĵon. Por tio ili ankoraŭ ne verkis eĉ unusolan linion, sed Balzac jam elkalkuladis la tantiemojn, kiujn ili gajnos de la teatraĵo.
- Ni certe povas kalkuli pri 150 prezentaĵoj kun po meznombre 5.000 frankoj por la enirbiletoj. El tio ni ricevos pli ol 10 %, alivorte 80.000. Sed tio ne estos ĉio. Nur niaj libroj alportos pluajn 5.000. Kaj krom tio la honorario por la libro, de kiu vendiĝos almenaŭ 30.000 ekzempleroj po 3 frankoj.
Lia amiko aŭskultis tion atente kaj senvorte, sed fine li ekkuraĝas paroli:
- Tio estos grandioza! Estas bonegaj perspektivoj. Sed ĉu vi ne donus al mi intertempe 3 frankojn kiel antaŭmono ...?

Tristan Bernard (1866 - 1947)
Un giovane principiante domandò al poeta francese:



- Che ne dite dei miei versi?
Ed egli rispose:
- Fra di loro ce ne sono due, che non avrebbero potuto scriverli né Goethe né Hugo.
- Perché no? - domandò l'autore.
- Perché uno di essi tratta di cinema e l'altro della radio.

Tristan Bernard
Juna komencanta poeto demandis al la franca poeto:
- Kion vi diras pri miaj versaĵoj?
Kaj li respondis:
- Estas inter ili du, kiujn estus povinta skribi nek Goethe nek Hugo.
- Kial ne? - demandis la aŭtoro.
- Ĉar unu el ili estas pri kino kaj la alia pri radio.

Tristan Bernard (1866 - 1947)
Lo scrittore e umorista francese una volta disse in società:

- Solo un uomo non mentì dicendo di non aver mai visto una donna più bella della moglie: Adamo!

Tristan Bernard

La franca verkisto kaj humuristo, diris foje en societo:
- Nur unu viro ne mensogis dirante, ke li neniam vidis pli belan virinon ol sia edzino: Adamo!

Charles Baudelaire (1821 - 1867)

Un sarto insisteva fortemente, perché il poeta francese pagasse il debito per un vestito da lui cucito. Baudelaire con un sorriso rispose che non aveva denaro.
Il sarto si indignò:
- Almeno ditemi quando pagherete, perché possa dormire tranquillo.
Il poeta guardò tristemente il sarto e rispose:
- Se ve lo decessi, dopo non potreste più dormire.

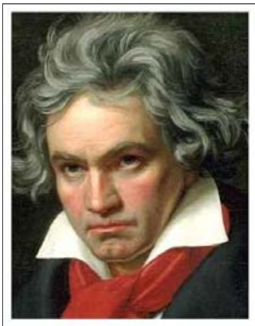
Charles Baudelaire

Tajloro forte insistis ĉe la franca poeto, por ke tiu pagu sian ŝuldon pro kudrita vesto. Baudelaire kun rideto respondis, ke li ne havas monon por pagi.
La tajloro indigniĝis:
- Do almenaŭ diru al mi la momenton, kiam vi pagos, por ke mi povu trankvile dormi.



La franca poeto malgaje alrigardis la tajloron kaj diris: - Se mi dirus tion al vi, poste vi jam tute ne povus dormi.

Ludwig von Beethoven (1770 - 1827)



Come noto, il compositore tedesco non emergeva in bellezza e già in gioventù ci sentiva poco. Ma per lui fu sempre importante l'opinione che di lui ne aveva "il bel sesso" e l'impressione fatta sulle donne.
Una volta ad un concerto egli intravede una giovane dama che si era asciugata le lacrime dagli occhi.
Pensò che la bellezza della sua composizione l'avesse emozionata fino alle lacrime. Con tatto si chinò verso di lei e le domandò, perché piangesse.
La giovane lo guardò sorpresa e con eccitazione disse: - Piango solo per i due fiorini che ho buttato per questa cosa senza valore.

Ludwig von Beethoven

Kiel konate, la germana komponisto ne elstaris per beleco kaj jam en sia junaĝo malbone aŭdis.
Sed ĉiam gravis por li, kian opinion havas pri li "la pli bela sekso" kaj kiel li impresas la virinojn.
Foje dum koncerto li ekvidis junan damon, kiel ŝi estis viŝanta larmojn el siaj okuloj.
Li supozis, ke la beleco de lia komponaĵo tuŝis la belulinon ĝis larmoj. Kunsente li kliniĝis al la knabino kaj demandis, kial ŝi ploras.
La juna virino alrigardis lin surprizite kaj ekscitite diris: - Mi ploras nur pro la du guldenoj, kiujn mi alĵetis por tiu ĉi senvaloraĵo.□

(Trad. BoRo)

Assemblea Generale I.F.E.A. 2011

Il 9 aprile 2011 si sono svolte nei locali del Ristorante Gemeaz Cusin di Bologna C.le la riunione del Comitato Esecutivo e l'Assemblea Generale IFEA.
Il Sk ha riferito sulla situazione associativa, sostanzialmente stabile; sempre vive le varie attività, conferenze ed esami. D'intesa con il Cassiere, Bolognesi ha relazionato sui dati del 2010. Relazioni approvate all'unanimità.
Si è discusso del bilancio 2010 e del preventivo 2011. Il ritocco delle quote a 23,00 € (ventitre) del 2011 è stato ben accolto; rimane l'intesa di ritocco di 1,00 € (uno) ogni anno, per cui nel 2012 sarà di 24,00 €, ma si intravede la possibilità di non crescere ed eventualmente di diminuire la quota limitando i costi postali. I soci sono comunque invitati a contribuire per affrontare i troppi aumenti di costi. La relazione e i documenti contabili sono approvati all'unanimità.
Tornillo e Bolognesi trattano del "Bulteno". Nel 2010 sono apparsi due numeri con 36 pagine, in tutto 72 . I soci sono invitati a contribuire con materiale adatto e stimolante. I presenti lodano la rivista e se ne dichiarano soddisfatti. Ben accolto anche l'invio con la e-mail gradito da circa metà dei soci. La relazione è approvata all'unanimità.
Bolognesi sarà presente all'IFK a Liberec (CZ) come "Komitatano" (Kn) IFEA, in seguito al fatto che Vito Tornillo, che viene complimentato, è IFEF-Sk.
Circa la "Faka Komisiono" Tornillo informa che continuano le modifiche e le definizioni dei termini ferroviari.
L'attività dei ferrovieri nelle varie città spesso avviene insieme al gruppo locale. Il Sk informa brevemente sul ristagno dell'attività didattica e sull'Istituto Italiano di E-o di cui è Tesoriere fino al 2011. Il Sk non manca mai di istigare l'organizzazione di corsi ed esami.
Nell'anno vi è stata (14/03/2010) una sessione di esami di 1° (n. 2) e di 2° Grado (n. 3) a Reggio Emilia al termine dei corsi presso "La Gabella". Bolognesi ha tenuto un corso di 8 incontri sulle lingue (11/08/2009-27/01/2010) presso l'Università per Adulti a PT (34 iscritti), e una lunga serie di lezioni presso l'UNI 3 di Fidenza (23/10/2009-05/2010) sui temi di Interlinguistica, Numeri e Calendari, nonché 3 conferenze divulgative a BO c/o l'Associazione Cultura e Arte '700, Teatrino 1763 (17.02/03.03/ 17.03.2010).
Il Sk proporrà anche per il biennio 2011 - 2012 un'attività similare sperando di poter contattare e interessare sempre nuove persone.
L'Assemblea è invitata a votare per il rinnovo delle cariche, biennio 2011-12. Le stesse vengono confermate con minimi cambiamenti. Esse risultano: - Presidente: Pasquale CECI; - Comitato esecutivo: Romano BOLOGNESI (Sk, Kn), Sergio NEGRONI (Ks), Vito TORNILLO (Rd, FK), Enrico MOLESINI, Renzo MANTOVAN, Agostino MANTOVANI; Revisori: Lanfranco BONORA, Renzo BATTISTELLA, Gianfranco TOMBA; Probi vi-

La Redakcio de Itala Fervojisto
Informa Bulteno kaj la Estraro
de IFEA varme deziras al vi
bonripozajn feriojn kaj
bonajn kongresojn.

ri: Gino CORSO, Emanuele FRANCHI, Elisa GUALANDI.

Il Sk informa rapidamente riguardo agli eventi passati e previsti.

Il Sk, la moglie Elisa e Vito Tornillo hanno partecipato al Congresso FFEA a Nantes (FR) ove si è tenuto anche il “Printempa Estraro” dell’IFEF, che ha trattato dell’attività internazionale e dell’IFK di Sofia dove Bolognesi era Pr -dimissionario e Tornillo Sk-candidato, cosa che si è verificata. Bolognesi e moglie hanno partecipato al Congresso FEI a Lignano Sabbia d’Oro ove è avvenuto un incontro dedicato all’IFEA.

Tornillo ha partecipato agli “estrarkunvenoj” a Liberec (autunnale) e Parigi (primaverile).

Gli iscritti al prossimo IFK non sono molti; altre adesioni sono attese negli ultimi giorni.

Si prevede che sarà coperto ufficialmente il compito di IFEF-Rd tramite un Comitato guidato da Isván Gulyás (HU). All’UK di Copenhagen Jan Nieman (DK) con Silvyane Lafargue (FR) guideranno il “Fervojista Fakkunveno”.

Diversi soci IFEA parteciperanno al congresso italiano di Torino ove ci sarà un incontro IFEA.

A Liberec verrà decisa la riunione autunnale IFEF 2011.

Il Sk tratta rapidamente i punti, in cui non ci sono novità e tutto sembra ristagnare: il DLF nazionale di Roma non mostra interessi e iniziative. La partecipazione alle varie manifestazioni locali può mostrare ai ferrovieri la presenza dell’E-o.

Difficoltà oggettive e soggettive impediscono di aderire alla Settimana di Plan, aperta a tutti, che comunque il DLF BO finora ha organizzato ogni anno.

Il Sk sottolinea il gran numero di pagine “Vikipedia” in E-o (c. 144.000: 26° posto) (in Italiano c. 800.000: 6° posto). Si è discusso delle varie riviste informative esperantiste, ferroviarie e non.

Il programma è proseguito con il pranzo in comune presso la stessa Risto-DLF. Nel pomeriggio ha avuto luogo il previ-

Nekrologo

Ni eksciis pri la malapero de nia kolego kaj membro nur post multaj monatoj.

MENABENE Alberto

(Roma, 11.03.1926 - 05.09.2009)

Fervojisto, funkciulo en la Eksperimenta Instituto FS en Romo, li esperantiĝis en la 60aj jaroj, tuj vigle agante por disvastigi Esperanton, ĉefe por akiri rekonojn en politikaj medioj, kaj sukcesis starigi "Interparlamenta Grupo Amikoj de E-o"-n kaj "Interpartia Komitato"-n. Li kunfondis la “Esperanto-Radikala Asocio”-n. Li instruis kaj kunaŭtoris pri gramatika lernolibro. Li verkis multajn artikolojn por gazetoj de asocioj, partioj kaj sindikatoj, en kies medioj li provis starigi esperantistajn asociojn. Li verkis himnon por Eŭropo kun strofo en E-o. Li estis LKK-Pr de la 33a IFEF-Kongreso en Romo (1978) kaj de la IEF-Kongreso en 1980. Li restis fidela membro de IFEA kaj IFEF ĝis la fino. Ni ne forgesos lin. □ *(BoRo)*

Nekrologo

Ni eksciis pri la malapero de

BONOMI Antonia

(Verona, 04.01.1926 - 06.04.2011)

Ŝi, kun la frato Paolo en Verona, estis tre entusiasma kaj aktiva. Kun la edzo Horst Spirat, ŝi kunfondis kaj funkciigis E-grupon en Tregnago. Kiel nia iama anino, ŝi multe subtenis la fervojistojn de IFEA kaj IFEF. Ni ne forgesos ŝin.

(BoRo)

R i m o j

L'ITALIA DEI POETI
GENTE DI TERRA ITALIANA

Ho percorso le strade,
sono andato per monti.
Le vigne m'hanno coperto
della lor tunica verde,
ho assaggiato il vino e l'acqua.
Tra le mie mani
è volata la farina,
è scivolato l'olio,
ma
è il popolo d'Italia
il prodotto più fine della terra.
Sono andato nelle fabbriche,
ho conversato con gli uomini,
conosco il sorriso
bianco dei volti anneriti,
ed è come una dura farina quel sorriso:
la terra aspra è il suo mulino.
Sono stato
tra i pescatori delle isole,
conosco il canto
di un uomo solo,
solo nelle pietre di solitudini,
ho ritirato le reti del pesce,
ho visto,
sui declivi calcinati del sud,
raschiare le viscere
della terra più povera...
Italia, la misura
dell'uomo sempre innalzi,
come al granaio il frumento,
accumulando granelli,
capitale, tesoro puro,
germinazione profonda
della delicatezza e della speranza.
Nel mattino
la più antica
delle donne, grigia color ulivo,
mi portava
fiori di roccia, rose strappate
al difficile profilo dei pendii.
Rose e olio verde, erano i doni
che io raccolsi, ma
soprattutto
saggezza e canto
ho appreso dalle tue isole.
Dovunque vado porterò
nelle mie mani
come fosse il tatto
di un legno puro,
musicale e fragrante
che le mie dita conservino,
il passo degli esseri,
la voce e la sostanza,
la lotta e il sorriso,
le rose e l'olio,
la terra, l'acqua, il vino
della tua terra e del tuo popolo.

(*Pablo Neruda*)



ITALIO DE L' POETOJ
ITALA POPOLO

Mi trairis vojojn
mi iris tra montoj.
Vitejoj min kovris
per siaj verdaj tunikoj,
mi gustumis vinon kaj akvon.
Inter miaj manoj
faruno forflugis,
oleo glitis,
sed
estas la itala popolo
la produkto plej fajna de la tero.
Mi eniris fabrikojn,
parolis kun homoj,
mi konis la blankan rideton

de l' brunitaj trajtoj,
kaj tiu rideto estas kiel farun' obstina:
la aspra ter' estas ties muelejo.
Mi estis
inter la insulaj fiŝistoj,
mi konas la kanton
de solitara homo,
sola tra la izolejaj ŝtonoj,
mi elprenis fiŝkaptajn retojn,
mi vidis,
sur la sudaj kalcinitaj deklivoj
forskrapi la intestojn
de la plej povra tero…
Italio, mezuro
de l' homo ĉiam antaŭe,
kiel al grenejo la tritiko,
kolektante grajnerojn,
kapitalon, puran trezoron,
profundan ĝermadon
de delikateco kaj de espero.
En la mateno
La plej antikva
de l' virinoj, olivkolore griza,
portis al mi
rokflorojn, rozojn elŝiritajn
el malfacilaj deklivprofiloj.
Rozojn kaj verdoleon, la donacojn
kiujn mi alprenis, sed
plejmulte
saĝon kaj kanton
mi lernis el viaj insuloj.
Kien ajn mi iras mi portos
en miaj manoj
kiel estus tuŝ'
de ligno pura,
muzika kaj aroma,
kiun miaj fingroj konservu,
la paŝon de l' estaĵoj,
la voĉon kaj l' substancon,
la lukton kaj l' rideton,
la rozojn kaj la oleon,
la teron, la akvon, la vinon
de via grundo kaj de via popolo.

(Trad. RoBo)

SPESSO IL MALE DI VIVERE

Spesso il male di vivere ho incontrato:
era il rivo strozzato che gorgoglia,
era l'incartocciarsi della foglia
riarsa, era il cavallo stramazzato.
Bene non seppi, fuori che il prodigio
che schiude la divina Indifferenza:
era la statua nella sonnolenza
del meriggio, e la nuvola, e il falco
alto levato.

(Eugenio Montale)

OFTE LA VIVDOLORON

Ofte vivdoloron mi renkontis:
tio estis sufokita roj' gluglanta,
estis krispiĝo de foli' sekiĝanta,
estis ĉevalo teren falanta.
Bonon ne konis mi, krom la mirindaĵo,
kiun malfermas la dia Senŝanceleco:
estis monumento en dormemo
posttagmeza, kaj nubo kaj altfluga
falko.

(Trad. RoBo)

L'ACQUA E ER FOCO

La pila bolle e l'Acqua va sur Foco
ch'a poco a poco friccica e se smorza.
- Perché - je chiede l'Acqua - te lamenti
se sei tu stesso che me dài la forza?
*(Chi riscalda la testa de le folle
tenga d'occhio la pila quanno bolle).*

(Trilussa)

AKVO KAJ FAJRO

La poto bolas kaj la Akvo falas sur la Fajron,
kiu kraketas iom post iom estingiĝe.
- Kial vi ĝemas - demandas ĝin la Akvo,
kiam estas vi mem, kiu donas al mi forton?
*(Kiu varmigas la kapon de la homamasoj
gardu al la poto, kiam ĝi bolas).* □

(Trad. RoBo)

D i v e r s a ĵ o j

Un furbetto

Per festeggiare il 70° compleanno del parroco, gli uomini di un piccolo paese si accordano di regalare ciascuno una brocca di vino buono tanto da riempire una botticella per il prete che l'avrebbe gradita.
E così fecero.
Ma fra di loro un furbetto pensò di poter risparmiare il vino. Infatti, se fra 40 caraffe di vino la sua fosse stata di acqua nessuno se ne sarebbe accorto, neppure il prete.
E così fece.
Quando gli uomini portarono il barilotto al parroco, questi accettò il dono con gioia e subito volle gustare il vino insieme a loro alla loro salute. Quindi spillarono il liquido dal rubinetto e … sorpresa, dal barile uscì chiarissima acqua pura!
Il furbetto non era solo!

Ruzulo

Por festi la 70an naskiĝdatrevenon de la parokestro, la viroj de malgranda vilaĝo interkonsentis donaci po kruĉon da bona vino ĝis plenigo de barelo por la pastro, kiu certe ĝuus tion.
Kaj ili tion faris.
Sed inter ili troviĝis ruzulo, kiu pensis, ke li povus ŝpari sian vinon. Se inter 40 kruĉojn da vino li enversus sian kun nur akvo neniu povintus noti tion, eĉ ne la pastro.
Kaj li tion faris.
Kiam la viroj portis la barelon al la pastro, tiu ĝoje akceptis la donacon kaj tuj deziris gustumi kun ili la vinon je ilia sano. Do, ili elkranis la liquaĵon, sed … surprize, el la barelo elfluis klara, pura akvo!
La ruzulo ne estis sola!

Proverbi (adattati)

Can che abbaia non morde ... ma continua a stargli lontano!

Proverboj (adaptitaj)

Bojanta hundo ne mordas … sed daŭre restu malproksime!

Dal mondo del lavoro

Per la pubblicità per la ditta "Nike", Michael Jordan in un anno ha guadagnato molto più denaro di tutti i lavoratori indonesiani della "Nike".

El la labormondo

Per reklamado por la firmao "Nike", Michael Jordan dum unu jaro gajnas pli multe da mono ol ĉiuj indoneziaj "Nike"-laboristoj kune.

Politicanti

Guelfo non son, né ghibellin mi appello,
a chi mi dà di più volto il mantello.

Politikistoj

Gelfo mi ne estas, gibelino mi ne nomiĝas, al kiu donas pli multe mi turniĝas.

Energie alternative, fusione a freddo

Nessuno ha mai notato che le galline continuano a produrre uova con guscio anche se la loro alimentazione è priva di calcio? Presto, anche in questo campo, vi sarà un novello Colombo con il suo uovo.

Alternativaj energioj, malvarma fuzio

Ĉu neniu rimarkis ke la kokinoj daŭre produktas ovojn kun ŝeloj ankaŭ se iliaj nutraĵoj estas senkalciaj? Baldaŭ, ankaŭ en ĉi tiu fako, aperos nova Kolumbo kun sia ovo.

Anniversari di matrimonio

Anni, *Nozze di* …, colori dei confetti:

1,	cotone,	rosa;
5,	seta,	fucsia;

10,	stagno,	gialli;
15,	porcellana,	beige;
20,	cristallo,	luce sole;
25,	argento,	argento;
30,	perla,	acquamarina;
35,	zaffiro,	blu;
40,	smeraldo,	verdi;
45,	rubino,	rossi;
50,	oro,	oro;
55,	avorio,	avorio;
60,	diamante,	bianchi;
65,	ferro,	grigio perla;
70,	acciaio,	argento satinato;
75,	platino,	oro satinato.

Geedziĝaj datrevenoj

Jaroj, *Nuptjubileo* …, draĝea koloro:

1,	kotona,	roza;
5,	silka,	fuksia;
10,	stana,	flava;
15,	porcelana,	avela;
20,	kristala,	sulluma;
25,	arĝenta,	arĝenta;
30,	perla,	akvamarina;
35,	safira,	blua;
40,	smeralda,	verda;
45,	rubena,	ruĝa;
50,	ora,	oraj;
55,	eburna,	eburnea;
60,	diamanta,	blanka;
65,	fera,	perl-griza;
70,	ŝtala,	kalandrit-arĝenta;
75,	platena,	kalandrit-ora.

Manoscritto misterioso

All'Università di Yale esiste un manoscritto di 235 pagine che risale al secolo XVI. Ebbene, nessuno fino ad oggi è riuscito a decifrarlo. Gli studiosi addirittura sono incerti tra due ipotesi: che sia un manoscritto di cui ancora non si è riusciti a trovare la chiave interpretativa, oppure di uno scherzo giocato da qualcuno che si è divertito a creare un "testo" con lettere e segni in qualche modo giustapposti, ma senza alcun significato.

Quanto si è affannato, poverino. Bastava prendere i discorsi di qualche politico...

Mistera manuskripto

Ĉe la Yale-Universitato ekzistas manuskripto el 235 paĝoj devenanta el la XVI jarcento. Nu, neniu ĝis nun sukcesis deĉifri ĝin. La spertuloj malcertas eĉ inter du hipotezoj: eble dokumento pri kiu ankoraŭ ne eblas trovi la legslosilon, aŭ ŝerco farita iu, kiu amuziĝis kreante "tekston" kun literoj kaj signoj iel aranĝitaj, sed sen iu ajn signifo.

Kiom li klopodis, kompatindulo! Suficus preni la dirojn de iu politikisto …

Alberi "fossili"

In una zona impervia delle Blue Mountains (Australia) hanno scoperto alcuni esemplari (76) di un'araucariacea, il pino di Wollemi (*Wollemia nobilis*) che risale all'epoca dei dinosauri e che era creduta scomparsa da ben due milioni di anni.

Le autorità australiane stanno provvedendo a moltiplicare per talea queste piante, che possono diventare alte 40 m. Tutti possono acquistarle ... (magari con un dinosauro in omaggio!).

Arboj "fosiliaj"

En nefacile alirebla zono sur la Bluaj Montoj (Aŭstralio) oni malkovris iujn prototipojn (76) de araŭkariaco, la pinon je Wollemi (*Wollemia nobilis*), kiu datiĝas el la dinosŭra epoko, pri kiu oni opiniis malaperon eĉ ekde 2 milionoj da jaroj.

La aŭstraliaj aŭtoritatoj klopodas stikaĵe multobligi tiujn plantojn, kiuj povas iĝi 40 metrojn altaj. Ĉiuj povas aĉeti ilin …

Detti Latini
Latinaj diraĵoj

Ab antico / Ab antiquo (tempore)
sin dall'antico tempo, per mostrare consuetudini antichissime. *Ekde la plej frua pasinteco,* por evidentigi kutimojn treege malnovajn.

Ab aeterno / Ab initio / Ab origine
dall'eternità, cioè dall'inizio, addirittura dal tempo della creazione. *El la eterneco*, t.e. eĉ de la mondkreado.

Ab experto
per esperienza, affinché ci si fidi di chi ha già fatto esperienza. *El spertoj*. Por ke oni fidu je alies spertoj.

Ab imis (fundamentis)
dalle fondamenta, dalle basi, dal fondamento contemporaneo all'origine. *Ekde la origina komenco*, fundamenta.

Ab immemorabili
da tempo immemorabile, circa consuetudini le cui origini si perdono nella notte dei tempi. *Ekde ne plu memorata tempo*, t.e. praktike de ĉiam.

Ab intestato
senza testamento, si dice di chi muore senza lasciare testamento. *Sen testamento*, pri mortinto, kiu ne dispoziciis pri siaj havaĵoj.

Ab irato
in preda all'ira, comportarsi con rabbia. *Enflamiĝante*, esti tre kolera.

Ad astra
sino alle stelle, mirando alle altezze più elevate. *Ĝis la steloj*, t.e. al la plej altaj eblecoj.

Ad hominem / Ad personam
apposta per una certa persona, fatto su misura. *Persone specifa titolo* kaj tute escepta kondiĉo pri/por iu.

Ad interim
nel frattempo, per indicare una funzione assunta temporaneamente, fino alla nomina del nuovo titolare. *dume*. Esprimo uzata por difini tempodaŭrajn oficojn.

Ad multos annos
per molti anni, augurale, affinché l'attuale situazione duri ancora molto tempo. *Bondezire dum multaj jaroj*, por ke la nuno daŭru longe.

Ad unguem
alla perfezione, sino alle minuzie, fino all'inverosimile. *Ĝis la perfekteco*, ĝis la optimumo.

Bis
avverbio numerale che significa "*due volte*". Si usa abitualmente come richiesta di replica di un brano musicale o del numero di uno spettacolo. Nel linguaggio giuridico indica un supplemento a un decreto o a un articolo di legge. *Dufoje*. Ĝi uziĝas por peti ripeton de spektaklo aŭ muziko. En juraj testoj ĝi montras al aldonitaj artikoloj aŭ paragrafoj.

Bonus
è una gratifica concessa dal datore di lavoro a un dipendente meritevole. In latino *bonus* è un aggettivo che significa semplicemente "*buono*". *Bona*. Ofte tio montras al monpluso al diligenta laboristo. □

Ricevinte la pasintan "ITALA FERVOJISTO - Informa Bulteno"-n, dankis / gratulis / reagis: *Tazio Carlevaro, Renato Corsetti, Antonio De Salvo, Giancarlo Fighiera, Paolo Frassoldati, Jean-Louis Gayet, István Gulyás, Zlatko Hinšt, Dimitrije Janiničić, Sylviane Lafargue, Ladislav Lani, José k Michel Lafosse, Amos Lelli, Roy McCoy, Jozefo Nemeth, Leopold Patek, Fabrizio A. Pennacchietti, Manfred Retzlaff, Graziano Ricagno, Li Sen, Herbert Sonntag, Martin, Stuppnig, Han Zuwu.*

H u m u r o

Simpatico conduttore

In una giornata piovosa una signora sale in treno con un grosso cane, simile a un cavallino, le cui zampe sono molto sporche, e chiede al conduttore:
- Se acquisto un biglietto anche per lui, potrà sedersi come gli altri viaggiatori?
Riguardando il cane il conduttore dice:
- Certo, ma come gli altri viaggiatori dovrà tenere i piedi sul pavimento.

Simpatia konduktoro

En pluva tago sinjorino entrajniĝas kun tre granda hundo, sama kiel ĉevaleto, kies piedoj estas tre malpuraj. Ŝi demandas al la konduktoro:
- Se mi aĉetos bileton por ĝi, ĉu ĝi povos sidi same kiel la aliaj pasaĝeroj?
Ekrigardante la hundon, la konduktoro diras:
- Kompreneble, ĝi rajtas, sed, same kiel la aliaj pasaĝeroj, ĝi devas teni la piedojn sur la planko.

Incidente ferroviario

Dopo un tragico incidente a un passaggio a livello, dove un treno viaggiatori si scontrò a piena velocità con un TIR fermo sulle rotaie, viene processato il guardiano che, secondo l'autista, non aveva fatto tutto il possibile per fermare il treno. Il guardiano si difende con molta passione giurando che fino all'ultimo aveva agitato la lanterna per avvertire il macchinista.
La giuria lo crede e non viene condannato. Dopo il processo l'avvocato si congratula con lui:
- Bene, lei è stato molto convincente.
- Si, ma ho avuto molta paura.
- Paura, perché?
- Temevo mi chiedessero se la lanterna era accesa…

Fervoja akcidento

Post tragika akcidento je traknivela pasejo, kie trajno rapide veturante trafis tirkamionon, kiu estis sur la reloj, oni faras juĝprocezon por kulpigi la fervojan gardiston, kiu, laŭ la ŝoforo, ne faris ĉion eblan por haltigi la trajnon. La gardisto pasioplene defendas sin, ĵurante ke li ĝisfine svingis la lanternon por averti la lokomotivestron. La ĵurio kredas je liaj vortoj kaj ne kondamnas lin. Post la juĝprocezo la advokato esprimas gratulojn al li: - Bonege, vi estis tre konvinkiga!
- Jes, tamen mi multe timis.
- Ĉu vi timis, sed kial?
- Mi timis, ke oni demandu al mi, ĉu la lanterno estis lumanta…

Lista delle teorie di sei ebrei

- Mosè: tutto è Dio
- Cristo: tutto è Amore
- Marx: tutto è Capitale
- Zamenhof: tutto è Intercomprensione
- Freud: tutto è Sesso
- Einstein: tutto è Relatività



"Li posedis nur unu interesan aferon, sed ni jam elspezis la tuton."

Listo de la teorioj de ses judoj

- Mozeo: ĉio estas Dio
- Kristo: ĉio estas Amo
- Marks: ĉio estas Kapitalo
- Zamenhof: ĉio estas Interkompreno
- Freud: ĉio estas Sekso
- Einstein: ĉio estas Relativeco

Personalità

- Ma, com'è che Ivo, nonostante sia così timido, è riuscito a sposarsi?
- Semplice ... Quando la fidanzata glielo ha chiesto, lui non ha avuto il coraggio di dirle di no!

Personeco

- Kiel okazis ke Ivo, kvankam tiel multe timida, sakcesis edziĝi?
- Simple … Kiam la fianĉino petis tion, li ne kuraĝis diri "ne"!

Cannibali

Cinque cannibali vengono assunti come impiegati in una banca, ma devono promettere di non "infastidire" gli altri impiegati.

Quattro settimane dopo il Direttore li chiama e dice: - State tutti lavorando bene e sono molto soddisfatto di voi. Però da ieri è scomparsa una delle ragazze delle pulizie e gli uffici sono tutti sporchi. Qualcuno di voi sa cosa è successo?

I cannibali dicono di no.

Appena soli, il capo dei cannibali domanda: - Chi di voi è l'idiota che ha mangiato la ragazza?

Uno alza esitante la mano ed il capo lo rimprovera:

- Imbecille! Per quattro settimane abbiamo mangiato Responsabili Marketing, Capi Area, Dirigenti Area Manager e Product Manager, in modo che nessuno si accorgesse di niente, e tu dovevi mangiarti proprio una ragazza delle pulizie?!?

Kanibaloj

Kvin kanibaloj dungiĝis ĉe banko, sed devas promesi ne "ĝeni la aliajn oficistojn.

Kvar semajnojn poste la Direktoro vokas ilin kaj diras: - Vi bone laboris kaj mi estas kontenta pri vi. Sed ekde hieraŭ malaperis juna purigistino kaj la oficejoj estas malpuraj. Ĉu iu el vi scias pri kio okazis?

La kanibaloj diras, ke ne.

Apenaŭ ili restas solaj, ilia ĉefo demandas: - Kiu el vi estas la idioto, kiu manĝis la junulinon?

Unu el ili timide levas la manon kaj la ĉefo ekriproĉas lin:

- Stultulo! Dum kvar semajnoj ni manĝis Responsulojn pri Merkatado, Areajn Ĉefojn, Gvidantojn de Manaĝeraj Areoj kaj Produktajn Manaĝerojn, tiel ke neniu rimarkis tion kaj vi estus devinta manĝi ĝuste purigistinon?!?

Battute sulle donne

- Perché le barzellette sulle donne sono così brevi?...
- Perché, altrimenti, gli uomini non riescono a ricordarsele.

Ŝercoj pri virinoj

- Kial la ŝercoj pri virinoj estas tiel mallongaj?
- Ĉar, alie, la viroj ne kapablus memori ilin.

Tra amiche

- Ti è piaciuto il mio pranzo?
- Sì, sì, moltissimo. Tutto squisito. In modo particolare ho gradito l'insalata...

Inter amikinoj

- Ĉu plaĉis al vi mian tagmanĝon?
- Jes, Jes, tre multe. Ĉio estis bongusta. Aparte mi ŝatis la saladon…

Malignità tra amiche

- Ciao, carissima, da dove vieni?
- Dall'istituto di bellezza.
- Ah, era chiuso?

Malicaĵo inter amikinoj

- Halo, karulino, de kie vi venas?
- El la korpestetika instituto.
- Ah, ĉu ĝi estis fermita?

Malignità tra amici

- Dovresti farti accorciare un po' le orecchie... sono troppo lunghe per un uomo!
- E tu dovresti fartele allungare... sono troppo corte per un asino!

Malicaĵo inter amikoj

- Vi devus mallongigi viajn orelojn… ili estas tro longaj por viro!
- Kaj vi devus plilongigi ilin… ili estas tro mallongaj por azeno!

Ha, l'amore!

- Il mio fidanzato ammira tutto di me: la mia figura, gli occhi, i capelli, la voce, i vestiti.
- E tu cosa ammiri in lui?
- I suoi gusti raffinati.

Ah, la amo!

- Mia fianĉo admiras ĉion pri mi: mian figuron, miajn okulojn, mian hararon, mian voĉon, miajn vestojn.
- Kaj kion pri li admiras vi?
- Liajn eminentajn gustojn.

Al Municipio

Gli uffici sono chiusi per i Santi, ma sono aperti per i Morti.

Ĉe urbodomo

Oficejoj fermotaj por la Sanktuloj, sed malfermotaj por la Mortintoj.

Sul cancello di una villa

Attenti al cane: è fuggito.

Ĉe kradpordo de vilao

Atentu pri la hundo: ĝi fuĝis.

All'obitorio

Si prega di non sostare in sala d'aspetto.

Ĉe kadavrejo

Oni petas ne haltadi en la atendejo.

Allo zoo, sul recinto di una gabbia

Non lanciare oggetti contro gli orsi. Chi lo fa verrà mandato a recuperarli.

En zoologia ĝardeno, ĉe kaĝo

Ne ĵetu objektojn al la ursoj. Kiu faros tion oni sendigos lin tien por repreno.

Inserzione gratuita

Regalo cucciolo di mastino docile e affettuoso. Mangia di tutto e gli piacciono molto i bambini.

Senpaga reklamaĵo

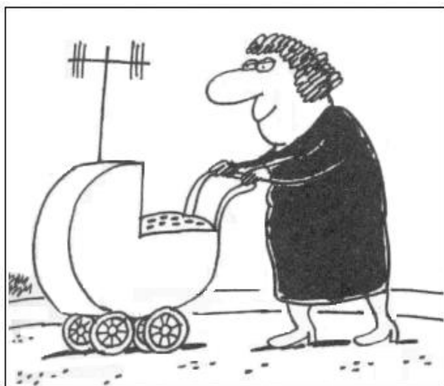
Mi donacas idon de dogo malsovaĝan kaj ameman. Ĝi manĝas ĉion kaj tre ŝatas infanojn.

Sulla staccionata di un allevamento

Cercasi aiutante che si prenda cura di una mucca che non deve bere né fumare.

Ĉe latbarilo de bovbredejo

Serĉata helpanto por zorgi bovinon, kiu nek trinku, nek fumu.



Sulla guardiola di custode di cimiteri

Sono all'altro camposanto (vivo). Torno oggi pomeriggio.

Ĉe pordistejo de enterigejoj

Mi estas en la alia tombejo (vivanta). Mi revenos posttagmeze.

All'ingresso del reparto maternità

Spingere forte.

Ĉe enirpordo de akuŝejo

Puŝu forte.

Sulla vetrina di un antiquario

Comprasi roba vecchia. Vendesi oggetti antichi.

Ĉe montrofenestro de antikvaĵisto

Oni aĉetas malnovaĵojn. Oni vendas antikvaĵojn.

Sulla vetrina di una macelleria

Cercasi apprendista per fare salsicce.

Ĉe montrofenestro de buĉisto

Oni serĉas lernanton por fari kolbasojn.

Psichiatri

Il dottore a un paziente: - Può dirmi perché ha una supposta sull'orecchio?

- Ah! Bene, grazie, ora so dove ho messo la matita!

Psikiatroj

Doktoro al iu paciento: - Ĉu vi povas klarigi al mi, kial vi havas supozitorion sur orelo

- Bone, dankon, nun mi scias, kien mi enmetis mian krajonon!

A scuola

- Quando fu distrutta Pompei?
- Il giorno delle Ceneri.

Lerneje

- Kiam Pompejo detruiĝis?
- En la "Cindromerkredo".

A scuola

- Pierino, il tuo tema sul cane è del tutto simile a quello di tuo fratello.
- Naturale, abbiamo lo stesso cane.

Lerneje

- Peĉjo, via kompontasko pri hundo similas laŭvorte al tiu de via frato.
- Konpreneble, ni havas la saman hundon.

A scuola

- Un nome astratto indica qualcosa che si può immaginare o pensare, ma non toccare. Pierino, puoi fare un esempio?
- Oh, sì: un ferro rovente!

Lerneje

- Abstrakta nomo montras ion, kion oni povas imagi kaj pensi, sed oni ne povas tuŝi. Ĉu vi, Peĉjo, kapablas doni ekzemplon?
- Jes, ja: varmega ferpeco!

Dal dottore

- Di cosa soffre dunque? Io non le trovo nessuna malattia.
- Io soffro a causa dell'insonnia di mia moglie, della nevrosi di mia figlia, dei reumatismi di mio padre e del mal di stomaco di mia suocera.

Ĉe kuracisto

- Pro kio vi suferas do? Mi ne trovas iun ajn malsanon.
- Mi suferas pro la sendormeco de mia edzino, pro la neŭrozo de mia filino, pro la reŭmatismoj de mia patro kaj pro la



Pruvèrbi bulgnîś
Proverboj bolonjaj

Brî§a tôr la chèren d in båcca al gât.
Ne forprenu viandon el kata buŝo.

As supôrta méi i guâi di èter che i sû.
Oni eltenas pli bone alies damaĝojn ol la siajn.

Avair la cusiänza a pòst l'é saggn ed memôria cûrta.
Havi trankvilan konsciencon signifas mallongan memoron.

Avréll avrilån, tén só (strécc) al <ibån; s't al cavarè, t at pintirè; s't fè di fâs ed canvâz, té@ni par mâ<.
Aprilo, Aprilaĉo, strikte tenu vian jakon; se vi ĝin demetos, vi bedaŭros; se vi faras kanabfaskojn konservu ilin por Majo.

Avréll, tótt i dé un baréll.
Aprilo, ĉiutage barelo (da akvo).

Båcca asrè la n ciâpa måssc!
En buŝon fermitan ne eniras muŝoj!

Bån aldâm al fà bån pan.
Sterko ĝusta, pano bongusta.

Bàvver sänza said, fèr l amåur fòra ed sta§ån, äli én dåu cô§ da bazurlån.
Trinki sensoife, amori ekstersezone, estas sentaŭgulaj agoj.

Bi§åggna fèr al pâs secånnd la ganba, sichenå a se strâza al cavâl däl brèg.
Necesas paŝi laŭ la kruroj, alie malkudriĝas la pantalonforko.

Bi§åggna fèr la scura<<a secånd al bû§.
Necesas furzi laŭ la truo.

Bi§åggna guardèrs dai còl stûrt.
Necesas gardi sin de bigotoj.

Brî§a tótt i salâm i én di <intîl.
Ne ĉiuj kolbasoj estas salamoj.

Bi§åggna sumnèr con la man e brî§a con al sâc.

Proverbi regionali
Proverboj regionaj

A una capra sola non manca mai fronda.
Al kapro sola neniam mankas soŝo.
(Abruzio)

A volte a dar retta ai matti s'indovina.
Iufoje atentante frenezulojn, oni bontrafas. (Piemontio)

Abbi fortuna e buttati a mare.
Estu bonŝanca kaj plonĝu en la maron.
(Apulio)

Ad arca aperta il giusto pecca.
Ĉe tombo malferma justulo pekas.
(Toskanio)

Agli zoppi pedate agli stinchi.
Al lamuloj piedfrapojn ĉe tibioj.
(Toskanio)

Ai cani magri gli corrono dietro le mosche.
Al maldikaj hundoj postkuras muŝoj.
(Emilio)

Al cavallo malmenato il manto brilla.
Al ĉevalo mistraktita brilas la felo.
(Sardinio)

Al disgraziato viene pure la rogna.
Al malbonŝanculo alvenas eĉ skabio.
(Kampanio)

Chi frega frega, Dio perdona tutti.
Kiu fraŭdas fraŭdu, Dio pardonas ĉiujn.
(Sicilio)

Alle donne si deve muovere la sottana.
Al virinoj oni devas skui la jupojn.
(Apulio)

Ama l'amico tuo con i suoi vizi.
Amu vian amikon kune kun liaj malvirtoj.
(Kalabrio)

Ama chi t'ama e rispondi a chi ti chiama.
Amu tiun, kiu vin amas kaj respondu al kiu vin alvokas. (Toskanio)

A fanciulla oziosa il diavolo le balla in corpo.
Al pigra knabino la diablo dancas en la korpo. (Venetio) □

Aforismi sulle lingue
Aforismoj pri lingvoj

Il problema dell'uomo, anzi il mistero uomo, accessibile e ineffabile ad un tempo, compare nel linguaggio. Chiarire il problema del linguaggio è aiutare l'uomo a risolvere il proprio mistero.
La problemo de la homo, aŭ prefere la homa mistero, komprenebla kaj samtempe nepriskribebla, aperas en la lingvo. Klarigi la lingvan problemon estas helpi la homon solvi sian propran misteron. Abelardo Lobato

Nel linguaggio l'uomo trova sia le espressioni che i limiti delle realtà finite.
En la lingvo la homo trovas kaj la esprimojn kaj la limojn de la finiaj realaĵoj.
Abelardo Lobato

Tutti siamo invitati ad essere più padroni del linguaggio e signori delle macchine, l'uno e le altre al servizio dell'uomo, unico tra gli animali che ha la parola, unico che, per avere mente e mani, può adoperare infiniti strumenti.
Ni ĉiuj estas instigataj pli bone mastri la lingvon kaj regi la maŝinojn, ambaŭ je la servo de la homo, la sola inter la animaloj posedanta la parolon, la sola kiu, havante menson kaj manojn, povas utiligi sennombrajn ilojn.
Abelardo Lobato

Interprete: chi mette due persone di lingua diversa in grado di capirsi, ripetendo all'uno e all'altro quello che gli è utile e gli fa comodo abbiano detto.
Interpretisto: ulo, kiu ebligas al du malsamlingvanoj interkompreniĝi unu la alian, ripetante al ambaŭ tion, kio estas interesa kaj profita por la interpretisto, rilate iliaj deklaroj.
Ambrose Gwinnett (Bitter) Bierce

Tutti quelli che hanno raggiunto grandi risultati sono stati grandi sognatori.
Ĉiuj homoj, kiuj atingis grandajn rezultojn, estis grandaj revuloj.
Orison Swett Marden

È proprio dell'uomo adoperare il linguaggio per comunicare totalmente all'altro i propri pensieri.
Estas tipe home uzi la lingvon por komplete komuniki al aliulo siajn pensojn.
(Sankta) Tomaso el Aquino

Il linguaggio è il segno autentico dell'essere uomo.
La lingvo estas la evidenta signo de la homa estaĵo. Aristotelo

L'uomo si trova fin dalle origini nel *cammino del linguaggio* e non soltanto nel cammino verso il linguaggio.
La homo troviĝas ekde la originoj en la vojo de la lingvo kaj ne nur en la vojo al la lingvo. Aristotelo

Il linguaggio fa dell'uomo quell'essere vivente che egli è in quanto uomo.
La lingvo igas la homon tian estaĵon, kiu li estas ĉar homo. Martin Heidegger

Il mondo sarebbe migliore se tutti parlassero la stessa lingua.
La mondo estus pli bona se ĉiuj parolus la saman lingvon.

En Placo Sankta Petro

Ni varme regratulas la s-anojn, kiuj agis dum la pasintaj Kristnasko-tago kaj Pasko-tago, por la grava diskonigo en mond-televido de la naŭ paneloj kun la skribo "ESPERANTO", dum la papaj salutoj en pli ol sesdek lingvoj, inter kiuj ja nia Esperanto.
Feliĉe tio jam estas tradicia faro ankaŭ de la nuna Papo Benedikto XVI. □

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO* - 27

Chiave = Slosilo (9, 6, 7): decidoj sinsekvas

O	D	A	R	T	S	I	N	I	M	D	A	O	V
L	Ĉ	R	A	P	I	D	O	I	R	D	E	N	E
I	T	C	O	U	O	G	N	A	R	M	C	I	T
Ĉ	R	I	C	C	I	S	T	E	R	N	A	N	U
U	R	I	U	I	N	O	S	N	T	I	R	O	R
L	E	E	T	I	L	A	T	I	M	I	T	T	I
K	I	A	M	R	D	I	N	M	M	A	V	N	O
S	I	J	K	O	L	O	N	O	I	S	N	E	T
O	L	E	R	O	T	N	E	D	N	V	O	M	I
O	T	A	O	U	E	E	Ĝ	S	R	O	D	A	R
N	R	E	B	Ŭ	T	G	N	O	E	O	A	L	E
J	U	R	R	O	K	R	A	Ĉ	O	T	I	G	M
O	S	O	F	A	H	O	S	O	S	T	G	E	E
K	O	N	E	K	T	O	O	N	A	G	A	R	U

Cerca e riquadra con la matita ogni parola nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Iuj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

administrado, adresado, agi, alite, butoni, cilindro, cisterna, dentorelo, domine, drato, emerito, foso, hoso, ino, IRU, kiam, kie, kluĉilo, kojno, kolono, konekto, kraĉo, lita, neŭro, noĉo, OCTI, orgeno, rado, rango, rapido, reglamento, Reo, reto, rimo, rori, sanĝe, slabo, soni, tensio, timi, tiri, tracea, truso, uragano, vei, veturi, vomi

Soluzione dell'ultimo numero, 26° gioco - *Solvo de la lasta numero, 26-a vortludo:*
ANTAŬEN MALGRAŬ LA OBSTAKLOJ

Kolofono

ITALA FERVOJISTO
IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno *de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio). Dulingva redakto (itale-esperante).*

Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF). Redazione bilingue (italiano e Esperanto).

Adresoj/Redaktejo:

- Romano Bolognesi:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna
☎ ++39 051 547247
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>

- Vito Tornillo:
✉ Via Salvo D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO
💻 <vitorni@virgilio.it>

Lingva kontrolado: Gianfranco Tomba
Senpage al la membroj / Gratis ai membri
Memprintita / Stampato in proprio
Kvarmonata - neregula / Quadrimestrale - non regolare

I.F.E.A.: Prezidanto: Pasquale Ceci - Sekretario/Redaktoro: Romano Bolognesi - Kasisto: Sergio Negroni - Kunredaktoro/Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Aliaj estraranoj: Renzo Mantovan, Agostino Mantovani, Enrico Molesini - Revizoroj: Renzo Battistella, Lanfranco Bonora, Gianfranco Tomba - Probi viri: Gino Corso, Emanuele Franchi, Elisa Gualandi.

I.F.E.A.-PoŝtĉekKonto ĉe: Bolognesi Romano, Via Misa 4, IT-40139 Bologna. N-ro:
1 4 7 8 2 4 0 3

UEA-konto: robo-r
Apermonatoj: apr., aŭg., dec. (laŭeblece)
Redaktofinoj: 10/03, 10/07, 10/11
www.dlfbo/esperanto.it - www.ifef.net

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto precisa, armoniosa e chiara, con un sistema fonetico semplice ed esatto.

Ecco qui ***tutte*** le poche regole al riguardo.

☆ Le vocali sono cinque: **a e i o u**

☆ In tutto l' **alfabeto** è formato da 28 lettere:

a, b, c, ĉ, d, e, f, g, ĝ, h, ĥ, i, j, ĵ, k, l, m, n, o, p, r, s, ŝ, t, u, ŭ, v, z

☆ **L'Esperanto si pronuncia come si scrive** e **si scrive come si pronuncia** (sempre, in ogni situazione).

☆ **Ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera** (un singolo suono per ogni segno grafico).

☆ **Le lettere si pronunciano come in italiano** (quasi tutte, tranne le poche facili degli esempi).

☆ **L'accento tonico cade sempre sulla penultima vocale** (quella sottolineata negli esempi).

c	**sorda, come la *z* di *palazzo* (palaco)**
ĉ	**palatale, come la *c* di *felice* (feliĉa)**
g	**gutturale, come il gruppo *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)**
ĝ	**palatale, come la *g* di *villaggio* (vilaĝo)**
h	**aspirata leggera (herbo); (pronunciarla sempre!)**
ĥ	**aspirata forte (ĥolero), come il gruppo *ch* nel tedesco (*bach*)**
ĵ	**sibilante, circa come *sg* di *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)**
k	**gutturale, come il gruppo *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)**
s	**sorda, come la *s* di *sale* (salo)**
ŝ	**sibilante, come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)**
z	**sonora, come la s di *musica* (muziko)**
j - ŭ	**sono considerate consonanti e suonano come *i* e *u* brevi nelle parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo)**

Ni semas kaj semas, konstante



La reloj kunligas la landojn, Esperanto la popolojn